Auto

1 aastakäik. **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: **dipl. ins. J. TÄKS.** Väljaandja: **J. ZIMMERMANN.**

Tellimise hind:	Kuulutuste hind:	Toimetus ja talitus:
kuni aasta lõpuni 10 numbrit	1/1 lehekülg . . . . kr. 60.—	J. Zimmermanni trükikoda
ühes kaasannetega kr. 5.—	1/2 „ „ 30.—	Tallinn, Lühikejalg 4 Tel. 9-24
Üksik nr. kaasanneteta 30. s.	1/4 „ „ 15.—	

Nr. 7 **SEPTEMBER** **1928**

SISU.

Liikumise hädaoht.
Mõned märkused kinnitusalalt.
Kuidas vähendada autoliini kulusid.
Romantika Ameerika autotööstuses.
Süüteküünalde valmistamine.
Ühistegevus Ameerika autotööstuses.
Maanteede ehituse finantseerimine.
Kaks geeniust ja too kolmas.
Autoasjandus ja maanteed Soomes.
Soome autoasjanduse päevamured.
Pressitud kummi auto karosseriide ehitamisel.
Maanteede ehitamine Ameerikas.
Lennuk sanitaarteenistuses.
Lühemad teated.
Eesti autoklubi teated.

INHALT.

Die Gefahrsmomente beim Strassenverkehr.
Einige Bemerkungen über das Versicherungswesen.
Wie können die Kosten der Kraftwagenlinien vermindert werden.
Die Romantik in der amerikanischen Automobilindustrie.
Die Fabrikation der Zündkerzen.
Das Zusammenwirken der Automobilwerke in Amerika.
Die Finanzierung des Strassenbaues.
Zwei Genies und der Dritte.
Automobilverkehr und das Strassenwesen in Finnland.
Die Tagesfragen des Kraftwagenverkehrs in Finnland.
Das gepresste Gummi für Karosseriebau.
Der Strassenbau in Amerika.
Das Flugzeuge im Sanitardienst.
Kurze Nachrichten.
Nachrichten des Eesti autoklubi.

Liikumise hädaoht.

J. Täks.

Mõni aeg tagasi, kui kuningad ja keisrid veel täiel võimul seisid, piiras valitseja ihukaitsevägi teda ümberringi, hoides talle vabaks teatud piirkonna, kust keegi ei võinud pääseda läbi ja kroonitud pea elu oli niiviisi kaitstud igasuguste ootamatuste vastu.

Iga inimene, kas ta seda paneb tähele või mitte, on igapäevases elus samuti ümbritsetud teatava neutraaltsooniga, mis lahutab teda tänaval liikuvatest autodest ja teistest hädaohtlikkudest esemetest ja kohtadest. See hädaohutuse tsoon või piir, nagu seda ehk nimetada võiks, on ühel väiksem ja teisel suurem. Selle tarvilik suurus oleneb ära sellest, kui kiiresti teatud isik võib mõtelda ja tegutseda.

Näiteks võiks siin tuua ette nii sagedased auto kokkupõrked ja õnnetused. Ameerika Ühisriikide Normide Büroo uuris läbi sajad autoõnnetused ja leidis, et enamail juhustel oli autojuhil keskmiselt vähe üle poole sekundi aega selleks, et näha hädaohtu, mõttes seda ette kujutada ning autot pidurdama hakata. Selle poole sekundi jooksul liigub 60-kilomeetrilise tunnikiiruse juures auto 8,4 meetrit edasi.

Peale selle ei pane ükski pidur autot kohe seisma, vaid ka neljaratta piduri juures läheb selleks teatud aeg, mis oleneb auto kiirusest. 60-kilomeetrilise tunnikiiruse juures võtab korras neljarattapidur harilikul maanteel auto umbes 25 meetri järele seisma. Tähendab, umbes 34 meetrit on siin kõige väiksem hädaohutuse piir. Kui autojuht takistust märkas alles siis, kui auto oli sellele lähemal kui 34 meetrit, oli õnnetus mööda pääsematu. Kuid paljud autojuhid tarvitavad rohkem aega; neil läheb hädaohu märkamisest kuni auto pidurdamiseni sagedasti üks kuni kaks sekundit mööda. Sarnane autojuht on juba 16,8 kuni 33,6 meetrit edasi sõitnud, enne kui pidurdamisega algab. Niisuguse autojuhi hädaohutuse piir peab olema laiem, kui ühel keskmisel autojuhil.

Et üks sündmus mõjuks silma või kõrva peale, selleks on tarvis teatud aeg, mis küll võrdlemisi lühike ja

võrdub ühe sekundi osale. Siis on tarvis, et see silma või kõrva elundite poolt tajutud mulje saaks närvi kaudu antud edasi peaaju vastavale keskkohale. Peaajul on tarvis aega, et otsustada, mis nüüd teha, näiteks, pidurdada; siis saab närvide kaudu käsk edasi antud jala musklitele ja jalamusklitel on jälle tarvis aega tegutsemiseks. Kõik need sündmused nõuavad aega ja annavad kokkuvõttes „reageerimise aja" teatud sündmuse peale. Keskmisel autojuhil on see aeg pool sekundit ja eriliselt kiirelt otsustajal ja tegutsejal kolm kümnendikku sekundit.

Kõige kiirem toiming, mida inimene võib teha, on silmapilgutus. Sellest on tulnud ka sõna silmapilk, kui tahetakse tähendada midagi õige kiiret toimingut. Üks silmapilk nõuab enamjao inimeste juures $^1/_{10}$ sekundit aega. Selle aja jooksul liigub 60-kilomeetrilise tunnikiirusega sõitev auto 1,7 meetrit edasi; lennuk, näiteks, liigub selle aja jooksul 7,6 meetrit, vintpüssi kuul — 92 meetrit, meteoor või „langev täht" — 1,5—3 kilomeetrit.

Autovabrikud valmistavad iga aastaga tugevamajõulisi ja kiiremaid autosid. Rahvas eelistab neid. Keskmine liikumise kiirus on järjest tõusnud. Samuti võtab praeguseaja tööstus tarvitusele ikka kiiremalt töötavaid masinaid ja aparaate, vastavalt sellele on suurenenud ka hädaoht nendega töötamises ja ümberkäimises. See nõuab praeguseaja inimeselt palju enam kiiret otsustamis- ja tegutsemisvõimet kui seda varem tarvis oli. Aeglase mõtlemis- ja tegutsemisvõimega inimene on siin palju suuremas hädaohus, kui kiire reageerimisvõimega inimene.

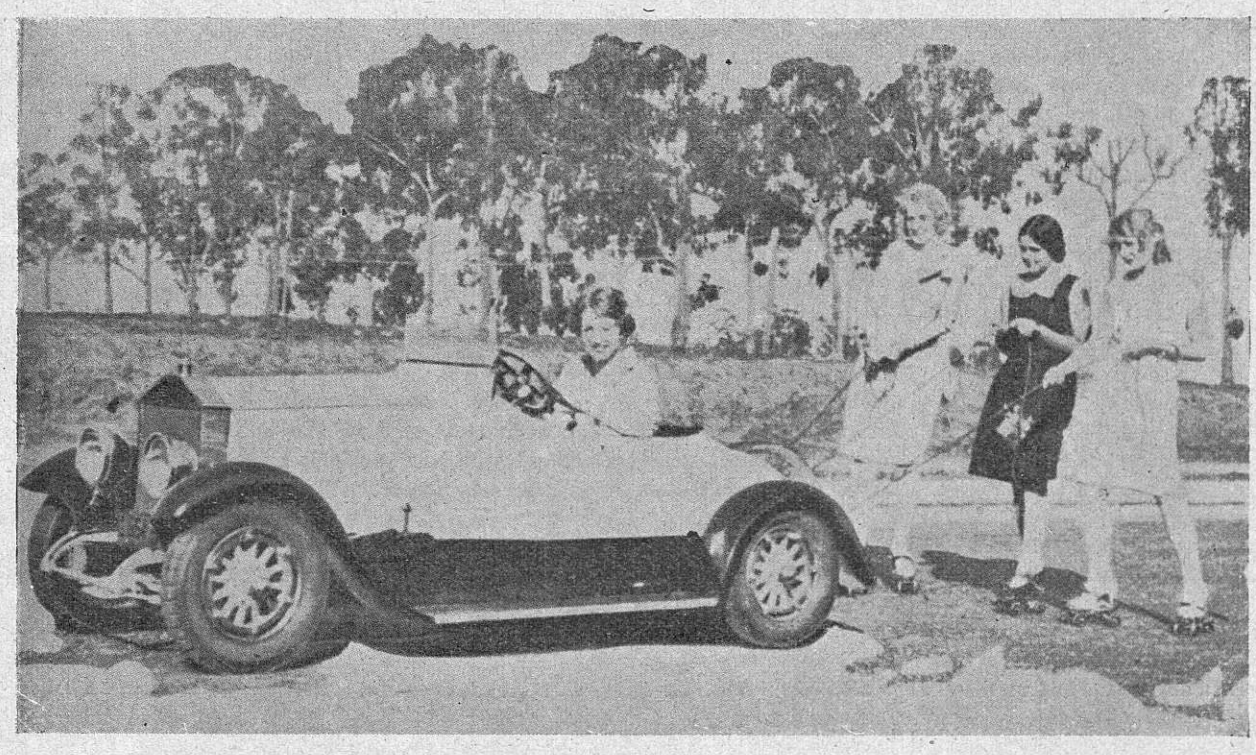
Autoõnnetuste arv on kasvanud hiigla kiirusega. Eriti on see tähelepandav Ameerikas, kus autoliikumine eriti suur. Ameerika-Ühisriikides on viimase seitsme aasta jooksul üle 3.500.000 inimese saanud autoõnnetuste läbi vigastada ja üle 100.000 inimese on saanud surma. Autoõnnetuste läbi tekkinud kahjusumma ulatub siin üle kolme miljardi dollari. Ka meil ei ole autoõnnetused haruldased. Ei lähe päevagi mööda, kus jälle üks või teine auto on kuhugi vastu sõitnud või kellelegi otsa ajanud. Ameerika Massachusetti tehnoloogia instituudi professor Charles F. Park, kes autoliikumise probleemi pikemat aega uuris, leidis, et umbes 69% kõigist autoõnnetustest tuleb autojuhi arvele kirjutada. Kes sõitsid kiiremalt, kui seda nende vaimlised omadused teatud olukorras lubasid.

Sellest on näha, kui palju inimelu ja varandust on läinud maksma see asjaolu, et paljud autojuhid ei suuda tarvilise kiirusega reageerida välistele sündmustele, vaid on mõtlemises ja tegutsemises liig aeglased.

Iga asutus, kes teeb tegemist liikumisega, saab aru, et siin tuleb midagi ette võtta.

Mehaaniliste sõidu- ja veoabinõude juhid on üldiselt erilisel seisukohal. Nende vaimlistest omadustest oleneb mitte ainult nende eneste elu, vaid ka teiste kaaskodanikkude elu. Igal kodanikul peaks olema õigus nõuda, et sõit avalikul liikumisvahendil kui ka liikumine tänaval oleks võimaluse piirides kindlustatud.

Seda arvesse võttes on paljudes riikides sõiduabinõude juhtidelt, nagu: auto-, trammi- ja vedurijuhid, nõuetav mitte ainult mehaaniline oskus, vaid esimesele kohale on seatud nõue, et isiku vaimlised omadused, nagu kiire mõtlemis- ja otsustamisvõime, leidlikkus jne., ei oleks alla teatud piiri. Sest iga isik ei kõlba mitte sarnasele hädaohtlikule ülesandele. Ka meil ei oleks ülearune selle küsimuse peale rohkem tähelepanu pöörata.



Noorte neidude sport Ameerikas.

Mõned märkused kinnitusalalt.

Vann. adv. G. Sosaar.

Meie ajal on muutunud raha peale hinnatavate objektide kinnitamine igapäevaseks nähtuseks, kuigi vahest nii mõnelgi kinnitusvõtjal puudub selge ülevaade vahekorrast, mille osaliseks ta on.

Tahaksin vähegi küsimust lahendada.

Varanduse kinnitamine, ehkki varjatud kujul, oli juba vana Rooma õigusele tuttav (n.n. „foenus nauticum"). Seda teostati sel viisil, et rahamehed laenasid kaupmehele-laevurile raha, tingimusega, et laen ühes kasuga kuulub ainult siis tagasimaksmisele, kui teatav, meresõiduga ühenduses olev äriline operatsioon õnnestub, s. o. et laev ja laadung jõuavad õnnelikult määratud sadamasse. Nagu sellest selgub, maksis lepingu sõlmimisel kinnitaja kinnitusvõtjale raha, mitte aga ümberpöördult, nagu see meie ajal on viisiks. Teiseltpoolt ei saanud kinnitusvõtja õnnetu juhtumise teostamisel kahjutasu, vaid vabanes ainult oma kohustusest kinnitaja vastu.

Keskajal omandas kinnitus laiema masstaabi ja kujunes juba iseseisvaks juriidiliseks toiminguks. Kinnitusi toimiti vastastikusel alusel gildides, ametiühisustes jne. Eriti arenes merekinnitus, sest et laevandusega oli suurim hädaoht seotud; merekinnitus sai algatuse Itaalias, Hispaanias ja Portugaalias; viimases riigis oli tehtud isegi XIV sajangul laevade kinnitamine vastastikusel alusel sunduslikuks.

Vastastikusel alusel on püsinud kinnitus meie ajani, kuigi see kinnituse moodus oma tähtsusest on kaotanud ärilisel alusel töötavate kinnitusettevõtete tekkimisega (XVII ja XVIII sajangul). Alles nende mõjul arenes kinnitustehnika, seati sisse laialdane võrk agentuure, koguti ja töötati välja statistilisi andmeid, laienes edasikinnitus (s. o. ühe kinnitusasutuse riisiko edasikinnitamine teistes sise- ehk välismaa asutustes) ja muutis lõppude lõpuks kinnituse tähtsaks rahvusvaheliseks teguriks.

Rahvusvaheliselt lahendatakse kinnitusega seotud küsimused kinnituskongressidel; esimene kongress peeti Brüsselis 1895. a.

Tähtsamaks kinnitusasutuseks meie ajal on Lloyds Londonis. See ühing on võrsunud välja Edward Lloyds'i kohvikust, kus laevade kinnitajad XVIII sajangul oma koosviibimisi korraldasid.

Lloyds oma struktuurilt läheb moodsetest kinnitusseltsidest lahku: see on korporatiivse iseloomuga ühing, milles kannavad vastutust riisiko eest need liikmed ja selles summas, mida üks ehk teine teatava riisiko peale on määranud.

Nii siis ei toimeta asutus, kui sarnane, kinnitusi, vaid üksikute liikmete (Underwriting members) grupid maaklerite kaudu. Kinnitusvõimalused selles asutuses on peaaegu piiramatud; nii näiteks on võimalik suvepuhkuse ajal ennast kinnitada vihmaste päevade vastu, kaksikute sündimise vastu jne.

Kui tähtsaks rahvamajanduslikuks teguriks kinnitus meie ajal on kujunenud, näitab järgmine pilt: Saksamaal oli 1909. a. 60 miljonist elanikkudest 10 miljonil elu kinnitatud kogusummas 12 miljardi kuldmargale. Kui rehkendada keskmiselt perekonna peale 3 liiget, siis oli pool saksa rahvast tol ajal ainult elukinnitusega rohkem ehk vähem seotud. (Manesi järele).

Võttes arvesse, et kinnituse peaharudeks on tule-, rahe-, elu- ja mere ning transportkinnitused, rääkimata sotsiaalkinnitusest ja kõiksugustest teistest võimalustest, siis on arusaadav, et tähtsad teadusemehed (Manes, Hagen) näevad põhjusega kinnituses mõõdupuud teatava rahva poliitilise-sotsiaalse ja majanduselu tasapinna kindlaksmääramiseks.

Mis on kinnitusleping. Sellele annab meie maksev seadus (I o. X k. § 2199) vastuse: see on leping, mille tõttu õnnetute juhtumiste ärahoidmiseks asutatud selts või eraisik võtab oma vastutuse peale laeva, kauba, maja või muu vallas- ehk kinnisvara kokkulepitud preemia ehk maksu eest kohustusega, tasuda võimalikult puudust ehk kahju ettenähtud hädaohu teostamise korral. Nagu seadusest järgneb, kindlustab selts ainult selle kahju, mis lepingus nähti ette; laiendada kahju lepingus otsekohe mitteettenähtud juhtumiste peale seadus ega komme ei võimalda

Kinnitusleping on tasuline; selts võtab riisiko enda kanda preemia (kinnitusmaksu) eest. Preemia suurus ei ole õhust võetud, vaid piinlikkude kalkulatsioonide saavutus. Preemia suurus vastab keskmisele kinnitatud õnnetuse teostamise võimalusele teataval ajal ja oleneb ka veel tähtsal määral edasikinnitamise toimingutest. Kinnituslepingus ettenähtud vastastikused õigused ja kohused on väljendatud kinnituspoliisis.

Poliisi tingimused ei olene ainult seltsi heaksarvamisest, vaid vaadatakse esialgselt läbi rahaministeeriumile alluva „Iseäralise kinnitusasjade Komitee" poolt (Riigi Teat. nr. 89. — 1922. a. sead. nr. 72 ja I k. II a. § 363 märkuse lisa). Samal komiteel on laiem seltside järelevalve õigus, nii et peab tunnistama, et seltside tegevus on kinnitusvõtja huvides riikliku kontrolli all.

Et kinnituslepingu sõlmimisel ja täitmisel peavad tegutsema mõlemad lepinguosalised pooled heas usus, siis ei tohi olla kinnitusleping rikastumise abinõuks, kuna tasumisele kuulub ainult tegelikult kantud kahju. Seal, kus head usku eitada võib (näiteks, kinnitamisel üle objekti väärtuse, kahekordne salajane kinnitamine jne.), on lepingu väärtus vähemalt kahtlane. Kinnitatud varanduse suhtes peab kinnitusvõtja tegutsema kui keskmine, harilik peremees; sellepärast kinnitaja võib loobuda kinnitussumma tasumisest seal, kus õnnetus oli kinnitusvõtja jämedast hooletusest tingitud.

(Järgneb)

KOMPVEKI- JA SHOKOLADIVABRIK
„RIOLA" O/Ü
valmistab kõrges headuses monpensier'i, karamelli,
shokoladikompv., marmeladi, shokoladi ja pastila'd.
Saadaval kõigis paremates kauplustes.
TALLINN, KREUTZVALDI TÄN. 2. KÕNETR. 43-46

Kuidas vähendada autoliini kulusid.

J. Täks.

Autoliini pidamine nagu iga äriline ettevõte põhjeneb majanduslikul alusel. Siin tuleb täpselt pidada silmas, kui kallis võib olla auto või autobus, kuipalju võib pidada autojuhte, montööre ja muid lisatööjõude, missugune on kõige otstarbekohasem sõiduplaan ja hinnad, kuidas toimida autode korrashoidu kõige odavamalt. Ainult vilunud ja asjatundja liinipidaja võib teada, kui kaugele võib siin igal juhusel minna ja kuidas toimida. Sest ka siin on, nagu kõikjal, kogemused suure tähtsusega.

Iga aastaga suurenev autoveo võistlus sunnib ka autoliinide kulusid vähendama ja uusi abinõusid hankima sissetuleku suurendamiseks.

Autoliinide töötamiskulusid võib järgmiselt jaotada:

1) Otsekohesed liikumisekulud: bensiin, õli, kummid, juhi ja saatjate töötasu.

2) Korrashoiu kulud: remont-tööjõu töötasu, remontmaterjalid, järjekorralised ülevaatused.

3) Garaashikulud: üür, korrashoid, küte, valgustus.

4) Üldkulud: juhtivate ja kontoritööjõu palgad, kuulutused, postikulud, kinnitus, maksud, õnnetusjuhtumised.

Allpool võtame lähema arvustuse alla tähtsamad neist kuludest.

Palgad. Juhi ja saatjate palgad teevad välja võrdlemisi suure osa otsekohestest töötamiskuludest. Kaugesõidu autoliinidel ei ole saatja (piletimüüja) ilmtingimata tarvilik. Ka välismaadel on viimasel ajal saatja jäetud ära ning juht täidab ka saatja kohuseid, müües ühtlasi pileteid. Selleks on n.n. „ühemehe autobus“ laialt tarvitusel. Autobuse juures, kus ruum piiratud, tähendab saatja ärajätmine ka teatavat ruumi kokkuhoidu. Mitmel pool välismaadel on pikematel liinidel, kus saatja tarvilik, kaks autojuhti ametis, kes vaheldumisi täidavad juhi kohuseid, kuna teine sel ajal saatja kohuseid täidab. Nii saab hoitud ära juhi üleliigne väsitamine, mis sageli autoõnnetuste põhjuseks.

Mis puutub juhi tasusse, siis tuleb pidada silmas, et siin eriline kokkuhoid ei ole kunagi kasulik. Autobuse juht peab olema kõigepealt vilunud asjatundja ja teiseks peab ka reisijatega hästi läbi saama ning olema karske ja kohusetruu isik; need on omadused, mis kõigil ei ole, kel autojuhi luba taskus. Täitsa head autojuhti ei või aga saada odava tasu eest, peale selle on hästitasutud autojuht ka enam hoolas ja temalt võib ka rohkem nõuda. Hoiatada tuleb neid liinipidajaid, kes arvavad saavutada sellega kokkuhoidu, et võtavad ametisse vähevilunud autojuhi seepärast, et see nõuab vähem tasu. See väike palgavahe, mis makstakse täitsa vilunud ja korralikule autojuhile, tasub end alati mitmekordselt ja on sageli otsustandva tegurina selleks, kas autoliin töötab kasu või kahjuga .

Auto korrashoid. See on kahtlemata järgmine tähtis kulu ja selle suurus oleneb nii mitmest asjaolust. Kõigepealt on siin tähtis auto tüüp. Kõik autod ei ole ühesuguse väärtusega, vaid ühe tüübi korrashoid nõuab märksa enam kulu kui mõni teine tüüp. Üldiselt tarvitavad odavamad autod sagedamat remonti kui kallimad, kus ehitus tugevam ja töö täpsem. Sageli on kallim auto kasutamiseks odavam kui odavahinnaline. Siin tuleb pidada ka silmas, et sel ajal, kui auto on remondis, on kahekordse kuluga tegemist — remondikulu, tööjõud, materjal ning tagavaraosad ja auto puudumine liiniteenistusest. Seetõttu tuleb tagavaraautosid pidada, mis märksa suurendab liinipidamise kulusid.

Järgmine asjaolu on see, et auto (autobus) vastaks oma ülesannetele. Kui auto või autobuse kandejõud on üks tonn, siis ei või sellega vedada koormaid 1½ kuni 2 tonni, eriti veel meil, kus teeolud viletsad. Asjaolu, mis iseenesest arusaadav peaks olema, kuid tihtigi jäetakse tähele panemata. On alaline nähtus, et auto saab niivõrd üle koormatud, et ta üldse veel jaksab liikuda. Auto alusraam, veoseade ja mootor on arvestatud teatud koormatuse jaoks. Kui koormatus on üle teatud piiri, siis harilikult kannatab mõni osa. Kuigi siin igakord veel midagi otsekohe ei murdu, sünnib siiski kulumine kiirelt ja remondikulud tõusevad järsku. Igaüks teab kui kulukas on auto remont ja remondi enamkulud on harilikult suuremad, kui saadakse kasu sellest, et auto saab üle koormatud.

Auto korrashoiu juures on õige töökoja korraldus erilise tähtsusega. Midagi ei ole vildakum, kui korratu n.n. ajutine remonditegemine. Kuid sarnast korda võib näha meil õige alatasa. Sarnane ajutine kordaseadmine läheb alati kallimaks kui korralik remont, kus parandatud või uuendatud osa peab olema sama vastupidav ja sama hästi töötama kui uus osa. Eitaval korral on vähenenud auto vastupidavus. Sest auto vastupidavus ei olene kõige tugevamast osast, vaid just kõige nõrgemast. Järgmine õige tihti ettetulev nähtus on see, et auto korrashoiuga alles siis alatakse, kui auto on muutunud juba liikumisevõimetuks. Sarnast korda ei või nimetada kuidagi otstarbekohaseks. Ärakulunud või uuendustnõudev osa tuleb enne vahetada, kui see ise murdub või kõlbmatuks muutub. Ainult siis võib kindlustada korralikku ja kindla sõiduplaani järele sündivat liikumist.

Kütteaine. — Kütteaine kulu on uuemate autode juures võrdlemisi mõõdukas. Kuid ka siin oleneb vilunud autojuhist nii paljugi. Seetõttu on soovitav bensiinikulu järjekindel ülesmärkimine, et läbisõidetud kilomeetrite arvu järgi võiks otsekohe kontrollida bensiini tarvitust.

Määrdeõli ja kummid. Korralik määrimine on auto kasutamise juures elulise tähtsusega. Juhtnööriks peaks siin olema, „tarvitada kõige paremat õli võimalikult kõige kokkuhoidlikumal viisil.“ Ainult hea õliga määrimisel võib saavutada kokkuhoidu, ehkki selle vastu õige sageli patustatakse, tarvitades määrdeks õli, mis juhuslikult ostetakse või mille hind kõige odavam. Määrimisel on eriliselt tähtis, et ühes õliga pori ega tolmu ei satuks laagritesse, sest siis sünnib kulumine ka hoolikama määrimise juures ebaharilikult kiiresti.

Selleks on vedrude ja tüüriühenduste nahk-katted väga otstarbekohased, kuid ainult siis, kui need õieti on valmistatud ja mitte pori- ega tolmukogujateks ei osutu.

Mis puutub kummidesse, siis on siin erilise tähtsusega õige õhusurve. Sellest võib oleneda kas kummi sõidab läbi 10.000 või 25.000 kilomeetrit.

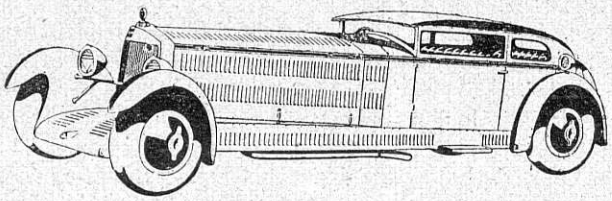
Autobuse ehitus. Meil on senini pööratud liig vähe tähelepanu korraliku autobuse kere ehitusele. Isegi meie pealinnas liiguvad vanad Ford autobuse-loksud, milletaolisi välismaadel kaugemates küladeski pole

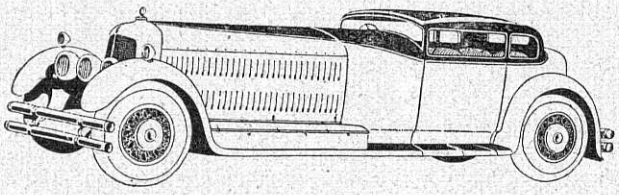
enam tarvitusel. Mootor põriseb nii kõvasti, et harilikul inimesel kõrvad jäävad lukku; istmed viletsad, autobus raputab ja kõigutab nii, et vaevalt võib istmele toetuda. Loomulik, et inimene meeleldi sarnast sõiduriista ei soovi tarvitada, vaid palju parema meelega käib jala. Maal, viletsate teeolude ja vähese liikumise juures oleks see veel kuidagi vabandatav, kuid linnades ei saa leppida sellega kuidagi.

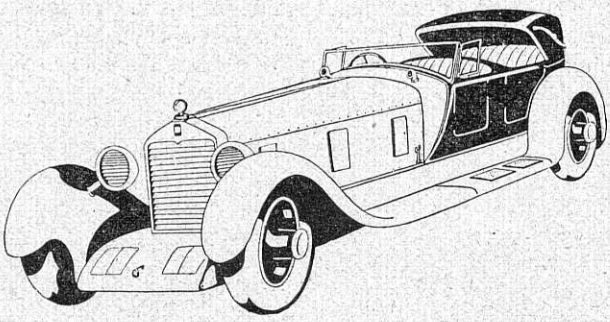
Välismaal on sõit autobusel sama mugav nagu trammiski ja seetõttu tarvitab rahvas heameelega autobusi.

Kaubavedu. Korrapärasele kaubaveole autodel on pööratud meil seni vähe tähelepanu. Välismaal on eriti arenenud just auto kaubavedu viimasel ajal. Meil võib tihti maal tähele panna kuidas inimesed veoautos kõiksugu kraami otsas sõidavad. Need on inimesed, kes oma kaubaga sõidavad linna turule ja sealt jälle maale tagasi. Siin oleks soovitav autobuseliini ühendada kaubaveoga. Peab tähendama, et meil tarvidus selle järele on olemas, ja järjekindla sõiduplaani järele töötav kaubaveoliin ühenduses reisijateveoga autobuste näol leiaks rahuldavat tarvitamist.. Siin tuleks seada sisse vastavad kaubavastuvõtte ja väljaande punktid otsajaamades kui ka liinil, ning kaubavahetus linna ning maa vahel oleks hõlbustatud tunduvalt.

Need oleksid üksikud näited, mille otstarve on näidata seda suuna, mille peale autoliinide pidajad peaks pöörama enam tähelepanu. Edaspidi loodame käsitada mõnd küsimust täielikumalt.







Viimased uudused auto karosserii tüüpidest, mis on äratanud välismail tähelepanu.

HANS FEIERBACHI

vedrude tehas ja mehaanika tööstus

Tallinnas, Jaama t. nr. 8. Kõnetraat. 16-04

Valmistatakse: autovedrusid iga seltsi autodele; spiraalvedrusid; puhvrite vedrusid; iga seltsi autode ja masinate üksikuid osi nagu: hammasrattad, koonusr., võlvid vedrupoldid, kolvisõrmed, kolvid ja puksid. Rohkem tarvitatavate autode osad ladus alati valmis saadaval.

LADUS MÜÜAKSE KÕIGE PAREMAT INGLISE JA ROOTSI VEDRU- JA NIKKELTERAST KÕIGIS MÕÕTUDES.

Romantika Ameerika autotööstuses.

Lugu Ameerika suurtööstuse arengust on nagu muinasjutt luulevallast. See on ilus nagu luuletus lauljast, kellest sai kuningas ja põrutav nagu jutustus sõjast, kus ei antud armu, kuigi seda oleks palutud...

Ja sõda ongi seda olnud vereta, kuid seda halastamatum. Sajad on võitnud, tuhanded kaotanud. Võitjad on suurvaimud, suured organisaatorid, kes kaosest loonud korra. Kaotajad on keskpärased. Nende koht on rea- või rühmaülemana. Võitlus „kohast päikese all" on seda kinnitanud.

Nimed nagu Rockefeller, Hill, Gugenheim, Morgan, Garnegie, Armour ja kümned teised on jäänud ja jäävad ajalukku. Nad on kuningad, kes loonud endale riigid. Riikideks on trustid. Näiteks: Rockefeller lõi *õlitrusti* ja domineeris seega poolt maailma, Hill asutas *raudteetrusti* ja valitses seeläbi Ameerika raudteid ja asutamist Chicagost Vaikse ookeanini, Gugenheim vallutas *vasetööstuse* ja saavutas kontrolli elektri- ja masinaehituse üle, Morgan organiseeris *rahatrusti* ja sai seetõttu kuningaks, kelle riigi piirid ulatusid New-Yorgi Wall Streetilt Aasiasse ja Euroopasse, Carnegie võitis Schwabb'i ja lõi *terasetrusti*, suurima tööstusorganisatsiooni maailmas, Armour, see endine lihunik, asutas Swifft'iga *lihatrusti*, mis toidab poolt maailma ja kasutab loomadest kõik peale hinge ja hääle. Ning pikk rida teisi truste, domineerivaid pea igal tööstuse- ja ärialal.

Suurim osa trustidest loodi läinud sajangul, mil sündis ka *Sherman'i trustivastane seadus*. Möödunud sajangusse kuuluvad ka suurimad trustikuningad. Nüüd on neist juba osa hauda varisenud ja teisi ootab sama saatus. Tehtud töö ja romantika aga jäävad püsima. Trustid on nüüd võimsamad kui varemalt, ja romantika ei mahu manalasse, see kes eile oli jooksupoiss on homme tööstusekuningas...

Aastat seitsekümmend seitse tagasi, seisis tol ajal väikeses *South Bendi* linnakeses Indiana osariigis kõvera õunapuu all väike sepikoda. Hommikust hilisõhtuni kostsid sealt sepa haamrilöögid ja töökoja õuel askeldasid ta abilised ja õpilased parandusele toodud vankrite kallal. Tehti tööd ameerikaliku tempo ja tõsidusega. Energiat oli ja sellega ei oldud kitsi. Valmistati „preeria-kuunareid" — suuri vankreid, millega kullaotsijad ja teised pioneerid matkasid „Suurde Läände".

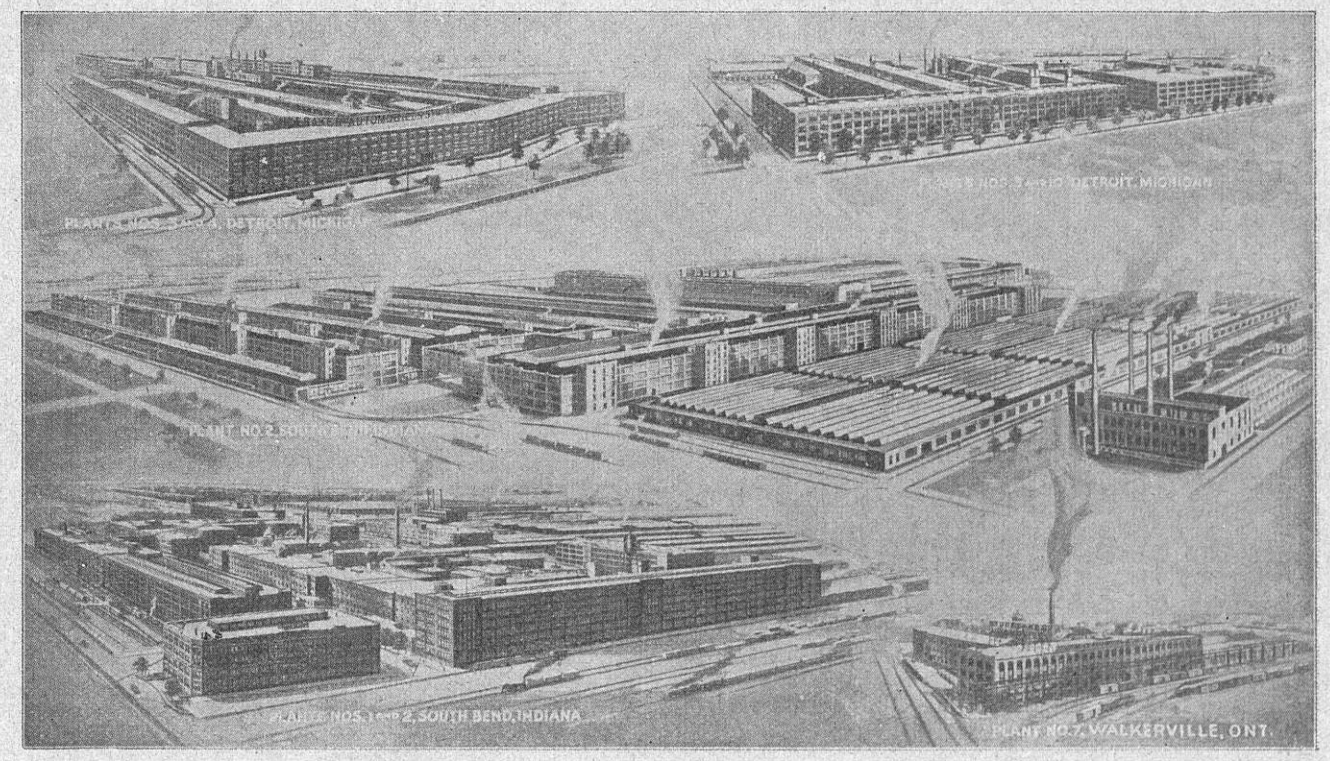
Möödusid aastad. Töö õunapuu juures olevas sepikojas kestis endises tempos edasi; suuremaks muutunud oli vahest ainult töökoda: nüüd oli ühe asemel kaks ääsi, ühe taguja kõrval teine.

Siis leidis *Selden* automootori ja siis ehitasid *Duryea* ja *Haynes* kumbki oma oskuse kohaselt Ameerika esimesed autod.

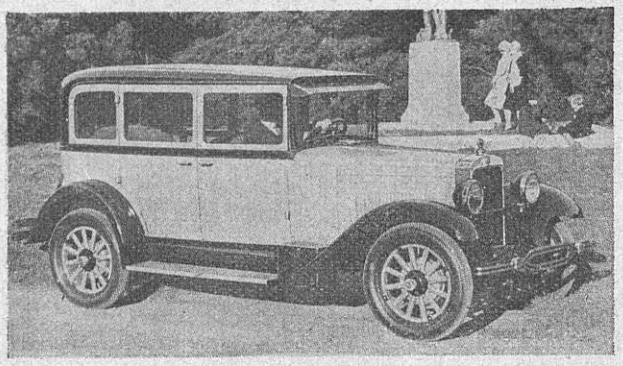
See oli suureks uuduseks. Sepad, vennad Studebakerid, South Bendi töökojas, otsustasid ka ajale vastu sammuda ja hakata ehitama autosid. See oli raske: ei olnud kogemusi, puudusid tööriistad-masinad. Käsitsi auto valmistamine nõudis aastaid ja peale selle energiat, oskust ja püsivust. Ning kapitali oli alguses ainult 68 dollarit...

Kuid viimaks oli auto valmis — *esimene Studebaker-auto maailmas!*

Esimesele Studebaker-autole järgnesid teised. Nüüd on neid maailmas juba kaugelt üle miljoni liikumas. Ja samas tempos on kasvanud ka Studebakeri tööstuse toodang. Kõvera õunapuu alt on ammu kadunud väike sepikoda, oma esiisade juure on ka rännanud need kaks seppa, kes esimese Studebakeri-auto tegid, ja küsitav on, kas seda esimest Studebakeritki enam olemas on. Vaevalt. Sest kõik vana kaob ja asemele tuleb uus, moodsem ja suurem.



Studebacker autovabrikud.

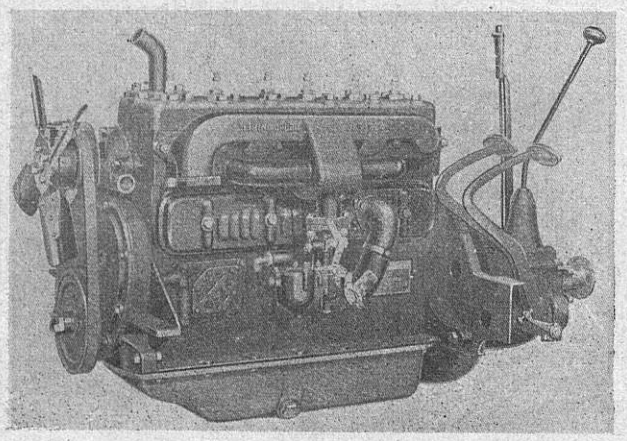


Erskine tõld-auto.

Nii ka siin Väikese vankrite ehitamise ja parandamise töökoja asemele on nüüd kolm hiiglavabrikut — üks South Bendis, teine Detroitis, Michigani osariigis ja kolmas Walkervilles, Kanaadas — nende all on 445 hektaari maad, lisaks prooviväli, kus proovitakse uusi tüüpe. See üksinda on 325 hektaari kõige mitmekesisemat maastikku. Prooviväljal on ka 5-kilomeetriline ovaal-kiirsõidutee, mis nii ehitatud, et autod võivad kihutada isegi käänakutel 100-kilomeetrilise tunnikiirusega. Vabrikud on ka moodsed nagu töö proovimisväligi oma laboratooriumidega.

Ja kahest sepast, kes tööstust 68 dollarilise kapitaliga alustasid, on nüüd suur korporatsioon (*Studebaker Corporation of America*), mille aktiva ulatub üle 100 miljoni dollari. Tööliste arv on tõusnud mõne abilise ja õpilase asemel nüüd 21.000 peale.

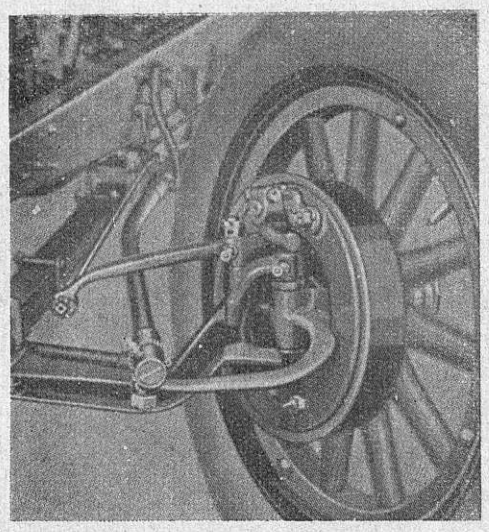
Ning autod, need pole enam esimeste taolised „hobuseta vankrid", vaid kõige moodsemad 6—8 silindri ja 40—100 hobusejõuga sõidu- ja luksussõidukid. Neid on Studebaker-firmal neli peatüüpi. Iga tüüp jaguneb omakord mudelitesse, milliste arv tänavu tõuseb 38 peale. Nii suurt valikut pole praegu peaaegu ühelgi vabrikul Ameerikas. Ja kõik need tüübid ja mudelid on enne turule laskmist põhjalikult uuritud ja proovitud. Eriti suurt rõhku pannakse töö ja materjali headusele. Selles suhtes ongi Studebakeri vabrikul võimalik garanteerida oma autot aasta peale, s. o. vabrik parandab hinnata kõik rikked, mis autos materjali ja töö suhtes selle aja jooksul ilmsiks tulevad. Ja see on kahtlemata uudiseks autode alal.



Studebacker-Erskine mootor.

Kuid vaatleme veel asja romantilist külge. Studebaker-firmal on see väga omapärane, umbes nagu Fordilgi. Kõrvuti on võrsunud need kaks suurtööstust, mõlemad alates arengut väikesest töökojast. Ford pidas oma esimesest saavutusest kinni 15 aastat, Studebaker on aga teinud oma autode alal alatasa uuendusi ja uuenduste kõrval leidusi. Tähtsaim viimastest on eriline väntvõllide teras. Studebakeril on praegugi selle leiduse patent. Ja noormees, kes selle leidis, oli omal ajal Studebakeri vabriku väravavahiks; nüüd on ta Studebaker korporatsiooni abipresident!

Kas see pole romantika? Tõusta külasepast suurimaks autotöösturiks maailmas ja ronida väravavahist hiigla-tööstusfirma direktoriks; niisugused lood on uueski ilmas haruldased. Kuid öeldakse „Ameerikas on kõik võimalik". Õige! Muu seas olgu tähendatud ka see, et vahe esimese Studebakeri ja tänavuse vahel on sama suur nagu öö ja päeva vahel.



Studebacker-Erskine auto pidurid on muda vastu kaitstud.

Ütlesime, et Studebakeri firma on omapärane, ta on seda ka *kokkuhoidlikkuse suhtes*. Ja selles seisabki ta arengu saladus. Kokkuhoidlikkust võimaldab suur toodang — 1.200.000 autot 10 aasta kestel — ja otstarbekohasus, millist vaevalt leidub Fordigi vabrikutes.

Ja lõpuks: Studebaker-autod on seeria-autodest kõige kiiremad ja vastupidavamad. Seepärast ongi nende käes kõik kiiruse ja kestvuse rekordid 5—25.000 miili maadel. Nendega on muu seas sõidetud Atlandi kaldalt kuni Vaikse ookeani rannani (3200 miili) üle Ameerika mandri 77 tunni 40 minutiga, mis 10 tundi vähem ajast, mis Ameerika kõige kiiremal kiirrongil selleks kulub. Ja kihutada 25.000 miili 16 öö-päeva kestel vahetpidamata ligi 62 miililise keskmise tunnikiirusega hariliku sõiduautoga, see nõuab autolt, peale kiiruse, haruldast vastupidavust. Studebaker-autodel on kindlasti mõlemad omadused.

Ja tervikuna on see ajalugu ainult tükike sellest romantikast, mis iseloomustab Ameerika autotööstust.

A. V.

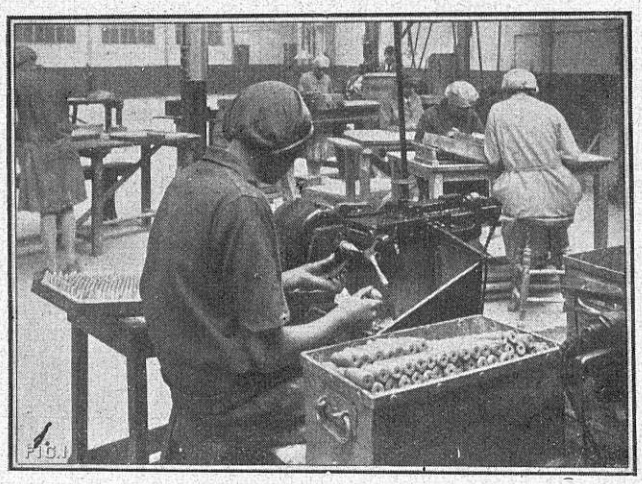
Süüteküünalde valmistamine.

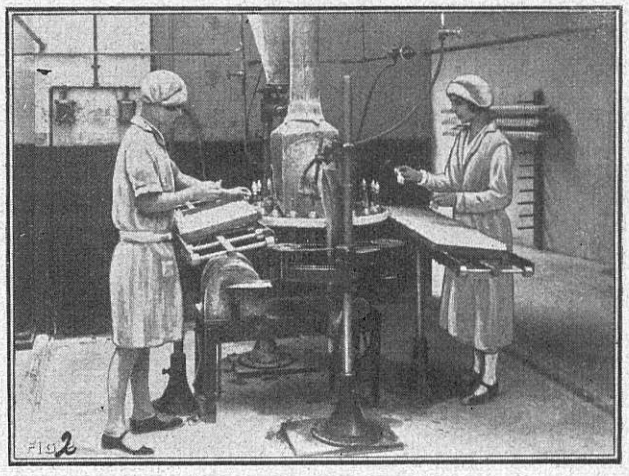
Igaüks, kel on olnud tegemist autoga või mootorrattaga, on näinud süüteküünlaid, kuid õige vähesed teavad kuidas neid valmistatakse. Süüteküünlad on teatavasti valmistatud isoleermaterjalist, millesse on asetatud elektroodid. Nõuded selle isoleermaterjali kohta on õige suured. See peab pidama vastu kõrgele temperatuurile ja järskudele temperatuuri muudatustele, peab olema mehaaniliselt küllalt tugev, et tsilindris tekkivale survele vastu pidada. Hää süüteküünal ei pragune ka siis, kui see tulipunaseks aetud külma vette asetatakse.

Alljärgnevalt on ära toodud kirjeldus, kuidas ühes tuntud Birminghami tehases Inglismaal valmistatakse nn. kyaniit süüteküünlaid.

Kuus mitmet sorti savisegu segatakse teatud proportsjoonides ühiseks seguks, kusjuures enne segamist kõikide sortide juures võetakse ette hoolas keemiline analüüs.

Sarnasel teel valmistatud savisegu pannakse suurde teras-torusse (tsilindrisse), mis on täidetud kaunis suurte kividega, ja siis valatakse vett peale ning hakatakse loksutama. Torusolevad kivid hõõruvad savi peeneks, ja vett juure lisades saab sellest ühine savimass. Edasi aetakse see mass üle magneet-aluse, mis kõrvaldab savis leiduvad raudosakesed. Pärast seda pannakse see mass filter-pressi, mille seinad kaleviga üle tõmmatud. Siin pressitakse savi, kuivatatakse ja pressi alt välja tulles on savi muutunud pehmeteks tollipaksusteks lehtedeks. Eriliste abinõudega kõrvaldatakse neilt lehtedelt sinna tekkinud õhumullid ja siis läheb savi uuesti suurde tsilindrisse, millel mehaaniline pressimise aparaat. Selle press-aparaadi pedaalile vajutamise tagajärjel tõukatakse igakord tsilindrist välja tükk savi, mis oma vormi poolest sarnaneb valmis isolaatorile, kuid pisut suuremal kujul. Need vormid lähevad väheseks ajaks kuumendamisele ja siis seatakse käsitsi nad keerlevale masinale, millel treipingi väljanägemine (vaata pilt 1). Need masinad on automaatsed, s. t. et inim-tööjõud ei saa siin midagi kaasa aidata asja paremaks või halvemaks tegemiseks. Need masinad annavad isolaatoritele lõpuliku kuju. Siit edasi viiakse isolaatorid teistele masinatele, kus nad kaunis vedela vaabaga kaetakse ja märk A. C. peale lüüakse (vaata pilt 2).



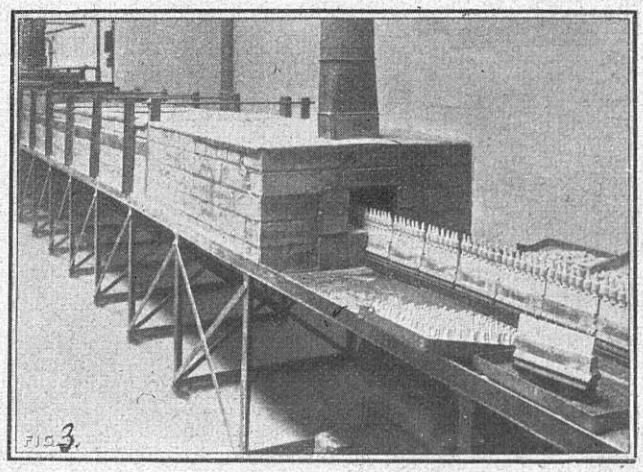


Pildil 3. on näha ahi, kus isolaatorid kuumendatakse (põletatakse), ja kust nad tulevad juba lõpulikult valminult välja. Ahju lähevad nad edasiliikuval lindil, mis nii pikk on kui ahi. Selles ahjus on suur kuumus, mida kraaditakse eriliste mõõtjatega (püromeeter). Selle suure kuumuse tõttu muutub toores savisegu eriliselt kõvaks ja vastupidavaks. Ühes sarnases ahjus võib põletada nädala jooksul kuni 30.000 isolaatorit.

Pärast ahjust väljavõtmist vaadatakse isolaatorid asjatundjate poolt hoolega üle ja iga üksik isolaator läheb peale selle veel erilisele katsele.

Lõpuks täidetakse isolaatorite augud tsemendiga ja kruvitakse sisse elektroodid. Elektroodid omakorda kuuluvad kergele kuumendamisele, mis muudab tsemendi kõvaks.

Nüüd vaadatakse isolaatorid veel kord üle, et nad omaksid ühtlase välise kuju, siis pakitakse kastidesse ja saadetakse turule.



Ühistegevus Ameerika autotööstuses.

Ameerika pole ainult maailma oma erialal valitsevate tööstustrustide kodumaa, seal leiame ka maailma suurimaid kaubanduslikke organisatsioone.

Trustid sündisid omavahelise võistluse tagajärjel — nende sihiks on hävitada võistleja ja vallutada monopol oma kätte.

Kaubanduslikud organisatsioonid sündisid ka võistlusest, kuid nende sihiks pole kitsa ringi või eriala ülemvõim.

Autotööstuses, mis suurim Ameerika suurtest tööstusharudest, pole veel selgekujulist trusti olemas, on vaid olemas ainult tööstusrühmad ja kaubanduslikud organisatsioonid, mis töötavad enam-vähem ühistegevuse põhimõttel.

Suurimateks organisatsioonideks auto-alal Ameerikas on kaks niisugust tööstus-kaubandusorganisatsiooni: General Motors*) ja National Automobile Chamber of Commerce.

Esimesse neist kuulub rida autovabrikuid, mis toodangu ja kaubanduse huvides on ühinenud. Ühistegevus nende vahel seisab materjali ühisostudes, omavahelises informatsioonis, ühiste katse- ja uurimislaboratooriumide ülalpidamises, leiduste, uuenduste ja paranduste omavahelises vahetamises, ühiskapitali ja krediidi soetamises, ühisreklaamis, uute turgude soetamises, ühisekspordis, ühistes välisesitustes jne., üldse kõigil aladel, mis ei piira ühegi organisatsiooni kuuluva firma-liikme tegevusvabadust, vaid just vastuoksa, mis aitavad iga liiget nii toodangu kui ka müügi suhtes suurematele saavutustele. Gen. Motorsi tegevus ja jõud kasvab järjekindlalt iga aastaga.

Teine — National Automobile Chambre of Commerce (Rahvusline Auto-Kaubanduskoda) on osa maailma suurimast kaubanduslikust organisatsioonist, Ameerika Kaubandusliidust (American Trade Association'ist). Nagu nimestki selgub, on N. A. C. of C. eeskätt kaubanduslik organisatsioon. Eeskätt teeb see tegemist autode müügi ja auto-propaganda alal. Kolmas tähtis ala selle tegevuses on autovabrikantide ühistegelise toimingu soetamine kõikjal, kus sellest kasu autotöösturitele, autode müüjatele ja ka ostjatele.

Kuidas N. A. C. of C. töötab ja milliseid tagajärgi see on seni saavutanud, sellest siin mõningaid näiteid.

N. A. C. of C. korraldab iga aasta üle Ühisriikide umbes 150 koosolekut ja loengut, õieti 2—3 päeva kestvaid kongresse või kursusi, kus autode müüjatele selgitatakse autoturu seisukorda, parimaid müügimeetodeid, õige reklaami tähtsust jne. Küsimusi refereerivad National Automobile Dealers Association'i (Rahv. Auto-Kaupmeeste Liidu) poolt läkitatud spetsialistid. Niisugustel „kursustel" on väga suur väärtus autokaupmeeste kasvatamisel.

N. A. C. of C. peab ühendust autovabrikantide transporteerijate (raudtee- ja laevaliini) vahel, muretseb esimestele odavamaid veotariife, aitab neid autode ja nende osade välismaile eksporteerimisel jne. Ameerikas veeti raudteedel l. a. kestel 3.267.000 vagunilaadungit autosid ja nende osi ning praegu veavad viis ookeanilaeva Ameerikast autosid lahtiselt, asjaolu, mis teeb Ameerika autod Euroopas keskmiselt 100 dollarit auto pealt odavamaks.

N. A. C. of C. aitab autovabrikante ja autoomanikke võitluses ebaõigete ja kõrgete maksude ja teiste, riigi ja omavalitsuste poolt esimeste peale pandud koormatiste vastu ning nõuab õiglast maksusüsteemi, autode sunduslikku kinnitamist õnnetuste vastu, kindlat kontrolli autode kiiruse, suuruse ja raskuse üle ja selgejoonelist teepoliitikat.

N. A. C. of C. korraldab kütteainete ja autode valgustamise uurimusi; saadab igale maale, kust esitatakse sellekohane sooviavaldus, eksperte teede ehitajateks ja veokorraldajateks maanteedel; peab liikvel rea lektoreid, kes rändavad igal pool maailmas, selgitades loengute ja filmide abil paremate ja kohasemate teede tähtsust, autode osa rahva elus, pankade ja valitsuste kohuseid autoliikumises ja -asjanduses, üldse uusi ja paremaid autode müügiviise jne.

N. A. C. of C. on loonud kokkuleppe autotööstusrite vahel, mille järele rohkem kui 700 autovabrikanti vahetavad omavahel kõik oma poolt tehtud või ostetud leidused ja patendid ning informeerivad üksteist igast uuendusest, mis tulnud autode valmistamisel ilmsiks; selline leping on olnud juba 14 aastat maksev ja on hiljuti uuendatud jällegi viie aasta peale, kallid kohtuprotsessid autotööstusrite vahel „varastatud" leiduste ja patentide pärast on jäänud 14 a. kestel täiesti ära.

N. A. C. of C. korraldab ka kõik autotööstusesse puutuvad patent-asjad, informeerib autotööstureid kõikide neid huvitavate patentide kohta; on ka suutnud autotööstuses kaotada „ärisaladused", kõik ta liikmedvabrikandid vahetavad omavahel iga kuu aruandeid oma tööstusest. (Tööstus-ärispionaash on kadunud!)

N. A. C. of C. on oma liikmete vahel loonud kokkuleppe, mille järgi reklaamis ei tohi teise vabriku autot või toodet ilma tootja loata mainida, ei tohi kuulutada autode kiirust, mis suurem kui seadus maanteedel lubab, ei tohi kasutada reklaamis N. A. C. of C. ega ta liikmete konfidentsiaal-aruandeid ega avaldada reklaamis võistlejate kohta haavavaid märkusi — niisugust reklaampoliitikat toetavad praegu 52.000 autotoodete müüjat üle maailma. Reklaami tahetakse ka koostada ja lihtsustada.

N. A. C. of C. korraldab koos teiste autotööstuse organisatsioonidega iga aasta alul New-Yorgis üleriikliku autonäituse, millest ka läinud talvel paluti Euroopa autotööstureid osa võtta, neile andes selleks 11.000 ruutjalga näituse põrandapinda. Peale New-Yorgi suurparaadi korraldatakse Ameerikas N. A. C. of C. toetusel veel üle 100 kohalise iseloomuga autonäituse.

N. A. C. of C. algatusel ja mõjul alandas Ühisriikide kongress Euroopa autode sisseveotolli ligi poole võrra.

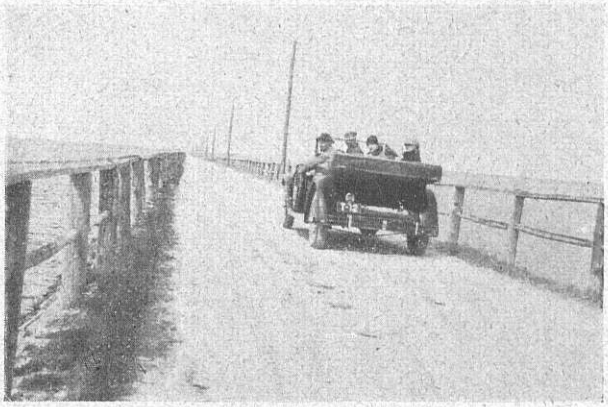
Need ja lugemata hulk teisi autotööstusse puutuvaid küsimusi on N. A. C. of C. lahendanud ehk aidanud lahendada. Peamiseks sihiks on olnud autotööstusrite, autode müüjate, omanikkude ja rahva koostöö autoasjanduse arendamiseks ühistegelises suunas.

Kui tähtsaks teguriks N. A. C. of C. Ameerika ja isegi terve maailma autoasjanduses on kujunenud, seda kujutab asjaolu, et Henry Ford, kes seni on loobunud igasugusest koostööst teiste autovabrikantidega ja üksinda oma loodud omapärase tööstuse ja süsteemiga eemale hoidus, on nüüd tema poolt ostetud Lincoln auto Ko. omanikuna ka N. A. C. of C. liige ning istus läinud talvel New-Yorgi ülemaalise autonäituse puhul korraldatud traditsioonilisel banketil aukohal — laua otsas. Ja Ford ei kapituleerinud, ta korraldas isegi samal ajal New-Yorgis omaette autonäituse, õieti oma tööstuse näituse, vaid ta tunnistas end N. A. C. of C. liikmeks ja peole tulekul tähendas: olgu isik kui rikas tahtes, olgu ta tööstus kui süstematiseeritud ja omapärane, siiski on ühistegevus ühel või teisel kujul talle kasulik.

A. V-y.

*) Vaata lähemalt kirjutust Gen. Motorsi kohta „Autos" nr. 1/2. lehekülg 25.

Kuressaare-Roomasaare maantee — kruusaga kaetud killustiktee.



Tamm Muhu ja Saaremaa vahel. Praegused puust kaitsepuud asetatakse raudbetoon kaitsetega.

Maanteede ehituse finantseerimine.

Insener J. Petersson.

Käesolevaga avaldame „Autos" Rootsi tuntud teedeasjanduse eriteadlase ins. J. Peterssoni loengu, mis kanti hiljutisel inseneride kursustel Tallinnas ette. Nimetatud kirjutis on lubatud autori lahkel loal meile avaldamiseks.

*

„Ükski maa ei ole nii rikas, et ta võiks püsida halbade teedega." Selle hüüdsõnaga moodustati omal ajal Svenska Vägföreningen, mis seni ajani jõudsalt on aidanud teeolusid tõsta sellest seisukorrast, milles nad püsisid aastasadasid, täiesti moodse ja nüüdisaja liikumisele vastava seisukorrani. See on üldtunnustatud asjaolu, et liikumise-abinõud ja kõigepealt teed on tähtsamaid põhjusi ühe maa kultuurilises edasijõudmises ja majanduslikus arengus. Teede korrashoid on aga niivõrd kallis, et ei ole võimalik neid kohe nõutava kõrguseni viia, vaid tuleb asjaoluga arvestada, et need kulud kantaks riikide poolt. Üks esimestest küsimusest teede reformeerimisel on, kuidas peaks jaotatama maksusid maksuobjektide vahel ja kuidas peaks maksuobjektid liituma, et oma võlgasid tasuda. Juba vanal ajal jaotati teede korrashoiu maksukoorem maaelanikkude vahel vastavalt nende maatükkide väärtusele. Teisi maksustamisobjekte oli vanal ajal arusaadavalt vähe ja need olid harilikult sellest maksust vabastatud. Vastavalt riigi majanduslikule ja kultuurilisele arengule maksustatakse teede korrashoidmiseks mitmesugused maksuobjektid. Riigid käivad siin kaht teed: teed hoitakse korras üldistest maksudest, mis kogutakse üldiste printsiipide järgi, või jälle teistes riikides, nagu Rootsimaal, hoitakse printsiibist kinni, mille järgi teede korrashoidu, kui huviosaliste maksukoormat tuleb jagada kõikide nende objektide vahel, kes on huvitatud teede korrashoiust ja seda seevõrd, kuivõrd nad on huvitatud. Selles mõttes maksustatakse teatava määrani maaomanikud, sõjavägi riigi kaudu, post jne., edasi mootorsõidukite omanikud ja viimati teised maal olevad objektid. Maaomanikud ja teised nimetatud objektid maksavad kohtadel, kus nad asuvad. Niisugune maksude jaotamine on selles mõttes kasulik, et nii kasutatakse majanduslikult kohalik erahuvi, sest iga isik ja iga maksuobjekt on kõige rohkem huvitatud, et just tema teed hoitakse korras. Rootsimaal vähendatakse maksukoormat veel seeläbi, et kohuseid selles maksustamisaparaadis täidetakse peaaegu palgata. Rootsimaal ja teistes riikides, kus ellu kutsutud samasugune kommunaalne organisatsioon, on viisiks saanud, et riik oma organite kaudu ainult kontrollib, jättes tööjuhtimise ja rahavalitsemise ja kõik nendega ühenduses seisvad funktsioonid omavalitsuste hoole.

Seda organisatsiooni vormi, mis ma lühidalt kirjeldasin, näib olevat ka Eesti jaoks vastuvõetav, sest see lubab odavalt ja otstarbekohaselt viia teid tarvilise kõrguseni.

Missugusest seisukorrast tuleb välja minna teede maksukoorma jaotamisel mitmesuguste huviosaliste vahel? Sellele küsimusele ei saa kunagi täpselt vastata, sest olud on maal mitmesugused: mõnes kohas on põlluharidus kõrgel järjel, teises kohas õitseb tööstus ja leidub maakohti, kus ei ole muud kui sood. Siiski luban avaldada mõned seisukohad, mis on maksvad Rootsimaal ja mis ka meil võiksid olla selle küsimuse lahendamisel kasulikud.

Kõigepealt tuleb sellega arvestada, et riigi osavõtt on Rootsimaal relatiivselt piiratud maakohtade järele, mis ülaltähendatud mõttes rikkam ehk vaesem on. Teiseks on ta piiratud differentsiaalselt, seejärele kas riik toetab pärast teede valmisolekut või teede ehitamise ja parandamise ajal. Esimesel juhusel on riigi osavõtt piiratud kuni 30%, viimastel juhustel saab ta aga fakultatiivselt kuni 67—75% tõstetud, ja seal, kus vähe elamuid, võtab riik teede ehitamise täiesti enda peale.

Maksumaksjatest kannab kõige rohkem maksusid mootorsõidukite omanikud, et teid viia mootorspordi kohase seisukorrani. Teede korrashoidmiseks maksavad sõidukite omanikud 25% aastasest maksukoormast, kui teede parandamiseks tõstetakse maksu kuni 90%, harilikult aga üle 67—75% väljaarvatud väljaminekutest ei tõuse. Riigi abiga langeb protsentuaalselt iga

aastaga maaomanikkude maks teede korrashoidmiseks. Veel 1890. aastal maksid maaomanikud 100% teede korrashoidmise maksudest, nüüd on aga nende osavõtt langenud kuni 20% tervest maksukoormast. Teised maksustamiseobjektid, nagu sissetulek, kapital ja teised kohad peale maakohtade maksavad ülejäänud osa. Kui meie kõik need andmed võtame kokku, siis saame selge pildi, kes Rootsimaal kannab korrashoiu kulud:

Mootorsõidukite omanikkude poolt umbes kuni	35%
Riigi poolt . . . . . „	20%
Sissetulekust ja kapitalist . . . . . „	19%
Maakohtadest . . . . . „	17%
Teistelt aladelt peale maakohtade (korterid ja tööstuseruumid) . . . . . „	9%
	100%

Sellest on selgelt näha, et majapidamiste ja teiste kohalikkude objektide otsekohene maksustamine vaevalt suurem on kui pool väljaminekutest. Ja sellega, kuidas mootorite liikumine areneb, lähevad vähemaks eelnimetatud objektidest võetavad maksud. Ühenduses sellega tuleks alla kriipsutada, et üldse mootorsõidukite maksustamine üldsummas on tõusnud, ja mitte ainult seepärast, et mootorite arv ja teede pikkus kasvab, vaid ka selle kaudu, et maksunorme on tõstetud.

Meie ajal on nad:

I. Mootorsõidukid.

a) Mootorrataste pealt ilma korvita, kõik kaalu järgi . . . . . 10—15 kr. aastas
b) Mootorrataste pealt, korviga 25 kr. „
d) Automobiilide pealt pehmete kummiratastega alates 10 kr./100 kg. „
Kaalu vähendatakse 400 klg. võrra maksude väljaarvamisel.
Kõige väiksem maks . . . 75 kr. aastas
e) Automobiilide pealt, mis varustatud ratastega teisest materjalist, mitte kummist . . . . . 50 kr./100 kg. „

II. Kummi, bensiin ja mootorpiiritus.

a) Massiivsete kummirataste, kummimantlite ja nende osade pealt . . . . . 2 kr. kg.
b) Bensiini pealt . . . . . 6 ööri lt.
d) Petrooleumi, bensini ja gasoliini pealt 0,1 ööri lt.

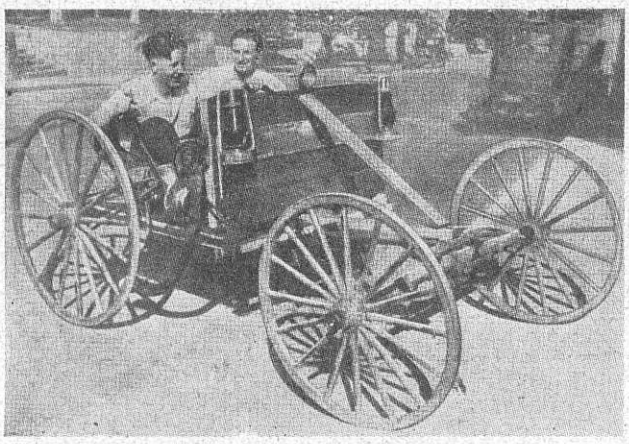
Mootorpiiritus ei ole maksuga veel koormatud, võib aga maksustada riigipäeva nõusolekul riigi poolt.

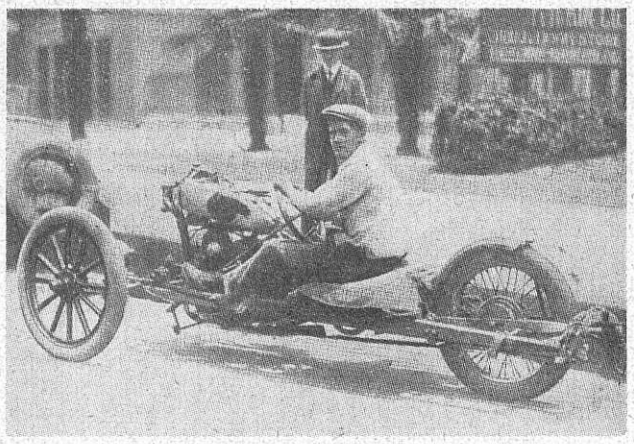
Kaks geeniust — ja too kolmas.

Mark Twaini surematud Tom Sawyer'id uurivad ja seiklevad ikka veel. Nad tungivad maa-alustesse koobastesse ja kaevandustesse, nad tuhnivad poisikese uudishimu ja innukusega kõik prügihunnikud ja kolikambrid läbi ning *leiavad alati midagi uut!*

Meie aja poiste huvi — eriti Ameerikas — on pöördunud peamiselt autode, mootorrataste ja raadio peale. Seal on peaaegu iga jõmpsika kõrgemaks püüdeks saada ükskõik missuguse mootorsõiduki omanikuks!

Ja et nende tuleviku Edisonidel ei ole leidlikkusest ja püsivusest puudust, selle tõenduseks siin paar busejõu ja „auto" kiiruse kohta. Juhtimine sünnib ratta, nööride ja plokkide abil. Ja varustus. Vaadelge, näiteks, laternaid, vabandust,*lampisid* tahtsime öelda. Keegi on nad heitnud katkistena prügihunnikusse või kolikambrisse — nüüd aga ripuvad nad parandatuna seal „instrumentlaua" küljes uhkuseks ja auks selle omapärase jäänustest ehitatud auto omanikkudele — ehitajatele. Seal on ka „helgiviskaja". Kuidas võiks ollagi moodne auto selleta. Aga — kuhu on jäänud kummid, vedrud, tuulekaitseklaas, katus ja kus on radiaator. Usume küll, et *tervet* tuulekaitseklaasi ja *terveid* autokummisid on prügihunnikust raske leida,





„*Popular Science*'st New-Yorgis ilmuvast teaduslikust kuukirjast võetud 2 pilti. Vaadake neid hoolega!

Pahemal oleval pildil näeme kaht noormeest. Nad on tuhninud prügihunnikutes ja kolikambrites, nad on otsinud ja leidnud, nad on uurinud ja puurinud, teinud ja ehitanud ja tagajärg on näha pildil. See on sõna täpses mõistes „hobuseta vanker". Siiski on see *auto* ja pealegi *1928 „mudel"*.

Nagu näha on „shassii" ja kere olnud kunagi osad harilikust hobusesõiduvankrist. Mootorit pildil ei ole näha, kuid seal ta igatahes on! Missugune ja kust leitud, seda ei ole teada. Sama käib ka mootori hokuid vanu vedrusid ja kõlbmatusse seisukorda sattunud radiaatoreid peaks seal küll leiduma. Ja kindlasti on seal äravisatud päeva- ja vihmavarje, niisuguseid, mida kasutati Ameerikas hobuste veoriistadel kutsari kaitseks.

Kuid, nagu näha, ei riku need vähesed puudused geniaalsete ehitajate tuju. Neile on, nagu Galilei Galileolegi tähtis ainult üks asi: *„ta liigub siiski!"*

Ja nüüd vaatleme toda teist pilti. Sellel on juba midagi, mis tuletab veidi autot meele. Raam on kolme haruga ja shassii kolme rattaga. Viimastest on kaks esimest nähtavasti vana „Fordi" pärandus — kolmas

leitud kusagilt mujalt. Mootor selles „autos“ on kindlasti päritud mõnest vanast mootorrattast. Ja kui lähemalt vaatame: kas juhtimisevärk pole ka Fordi toode? Hiiglasena sõiduki sabas paistab vedru. Silmatorkav on ka raamistiku madalus. Viimane ongi sõiduki suurim paremus — see võimaldab „autol“ hädaohuta kihutada kuni 100 kilomeetrit tunnis! Ja kõige huvitavam fakt: terve sõiduk on ehitajale — *Gayle Lockhart* on ta nimi — maksnud rahas ainult 70 krooni.

Kas meie noormehed ei võiks ka midagi nii head ja odavat improviseerida? Mis arvate? On ju meiegi prügihunnikutes ja kolikambrites nii mõndagi. Ainult algatust, leidlikkust ja püsivust on vaja, osavus tuleb iseenesest töö kestel.

Autoasjandus ja maanteed Soomes.

Autoasjanduse ajalugu on lühike. Enne maailmasõda oli Soomes väga vähe autosid. Sõja ajal neid palju juure ei tulnud ja sõja lõpul viisid venelased neistki suurema osa kaasa.

Alles 1919 aastal hakati Soome sisse vedama suuremal määral autosid ja mootorrattaid. Aastal 1921. tuli aga seisak. Põhjuseks oli autode peale pandud kõrge sisseveotoll ja soome marga kursi langemine. Samal aastal hakati ka autosid registreerima ja nende liikumist reguleerima.

Pikkamisi elustus mootorsõidukite sissevedu uuesti. Nüüd on see juba tähelepandavalt suur. See selgub järgmistest arvudest: 1923. a. toodi Soome 917 sõiduja 392 veoautot, kokku 21,3 milj. soome marga väärtuses — läinud aastal veeti sisse sõidu- ja veoautosid ning omnibusi ja nende shassiisid kokku 7652, mis soome rahas teeb ümmarguselt 248 miljonit marka. Kasv on siin hiiglasuur. Praegu veetakse Soome 7500—8500 mootorsõiduki üksust aastas. Ja see tempo suureneb iga aastaga.

Praegu on Soomes registreeritud sõidu- ja veoautosid, omnibusi ning mootorrattaid 30.000 ümber, see on üks auto iga 140 elaniku kohta. Võrdluseks olgu tähendatud, et vastav arv Rootsis on 54, Norras 75, Taanis 42, Saksamaal 135, Prantsusmaal 43, Inglismaal 37, Ühisriikides 5, Kanaadas 8 ja meil Eestis — üks auto iga 550 elaniku kohta!

Varem veeti Soome eeskätt odavaid autosid, kuid viimastel aastatel on seal hakatud ostma ikka rohkem kallimaid ja paremaid autosid. Veoautode hulgas on veel rohkesti näha vanu ja odavaid tüüpe. Soome teed pole ka raskematele veoautodele kohased. Mis omnibustesse puutub, siis on Soomes maksev määrus, et neid tohib ehitada ainult selleks valmistatud eriliselt tugevatele shassiidele, mis varustatud tugevajõuliste mootoritega. Seetõttu ongi soome omnibused meie omadest kaugelt paremad.

Soomes, nagu mujalgi, on tõusnud päevakorrale küsimus autoliikumise korraldamise suhtumisest raudteedesse. Teatavasti on soome raudteedevõrk hõre — puuduvad ka suuremad kapitalid uute raudteede ehitamiseks. Õnneks on Soomes — kui „tuhandete järvede maal“ palju veeteid. Mööda neid ja maanteid käib siis suuremalt osalt liikumine. Liikumisel järvedel on, nagu raudteede arenemiselgi, teatavad piirid, milledest üleminek kahjulik. Kus aga veel „piiramatud võimalused“ (muidugi relatiivselt võetuna), need on maanteed.

Soomlased hindavad oma olukorda nii, et kaubavedu vabrikust või laost 70 km kaugusele tarvitamise kohale on veoautodega odavam kui raudteel. On aga kaugus 100 või rohkem kilomeetreid, siis on suhe vastupidine. See asjaolu sunnib soomlasi autoliikumist arendama.

Siin aga kerkib küsimus maanteedest. Eduskunna otsusega on maanteed Soomes võetud riigi kätte. Riigil aga polnud esiteks küllalt suuri summasid vanade teede kordaseadmiseks ega uute ehitamiseks. Ei olnud ka kogemustega isikuid, kes oleksid juhtinud neid töid. Tagajärg: maanteede seisukord halvenes. Seisukorda iseloomustavad järgmised arvud:

Riigi eelarve lubas 1927. a. 105 miljonit soome marka maanteede jaoks. Riigi ja omavalitsuste ühiste teekomisjonide korras hoida on kokku 22.300 km. maanteid. Selleks läks eelarvesummadest lõvi osa, 50 milj. smrk. Järelejäänud 55 milj. smrk. jäi teedevalitsuse käsutada. Selle summaga oli tarvis hoida korras 2270 km. maanteid, mis otsekohe riigile kuuluvad, ning ehitada võimalust mööda uusi teid. Tänavu nõudis Soome teedevalitsus 185 milj. smrk., Eduskunta lubas aga ainult 138 miljonit marka. Kui nüüd võtame arvesse, et maantee kordaseadmine kergeveoautode liikumise jaoks maksab 45—50.000 smrk. kilomeeter ja raskemate veoautode jaoks 100—150,000 smrk. kilomeeter, ning et 6 meetri laiune tsementtee maksab umbes 660,000 smrk. kilomeeter, siis selgub, et 138 milj. smrk. ei jatku kaugeltki Soome 25,000-kilomeetrilise maanteedevõrgu kordaseadmiseks. Palju rohkem on vaja, et neid teid teha autoliikumisele kohaseks, kõnelemata uutest teedest.

Küsimus maanteedest on õieti küsimus rahast. Viimastel aastatel on riik saanud autode sisseveotollist ja registreerimismaksudest ligikaudu sama palju, kui ta on kulutanud teede korrashoidmiseks. Näiteks: läinud aastal sai riik 5672 sisseveetud sõiduauto pealt tolli 17 milj. smrk. ning kõikidest autodest ja autoosadest kokku 81,409,528 smrk. See tähendab 3440 smrk. iga auto pealt. Ja see oli juba rohkem kui riik kulutas maanteede korrashoidmiseks.

Autode omanikud oleks nõus rohkemgi ohverdama, kui oleks kindel, et saadud summad kasutatakse olemasolevate teede kordaseadmiseks autoliikumise jaoks, mitte aga uute teede ehitamiseks. Uued teed, nii arvavad autoomanikud, peavad täiesti riigi kulul sündima, autoomanikke selleks maksustamata. On tehtud ettepanek seada sisse eriline maks bensiini ja autokummide pealt. See annaks tollisummadele juure umbes 40 milj. smrk. ja siis olekski koos umbes 125 milj., s. o. summa, millega võiks korras hoida soome maanteed. Uute teede ehitamiseks peaks aga Eduskunta mujalt summasid otsima. See on autoomanikkude seisukoht.

Milleks teedeküsimus Soomes ka ei kujune, üks on kindel: autoliikumine Soome maanteedel kasvab hiiglakiirusega. Lühidad vahed sisevete ja ranniku sadamate ning raudteejaamadega soodustavad seda arengut.

Takistusena autoliikumisele Soomes, nagu meil ja mujalgi põhjamaadel, ei ole ainult halvad teed, vaid ka lumi. Soomes on siiski suudetud tähtsamaid ühendusteid lumesahkade ja traktorite abil pidada lahti talve läbi. On tehtud ka katseid varustada autosid traktorite kettide ja suuskadega.

Eesti põlevkivi bensiin.

Olen Vaivaras saadud bensiini laboratooriumis lähemalt uurinud ja võrrelnud Eestis tarvitusel oleva Shelli bensiinigi. Laboratoorsel proovimisel oli bensiinidel:

	Vaivara bensiin:	Shelli bensiin:
Erikaal	0,76	0,71
Värv	vesivalge.	vesivalge.
Lõhn	— omapärane põlevkiviõli saaduste lõhn.	tuntud „bensiini“ lõhn.
Keemise algpunkt	62° —	38°

Kees üle:				
kuni 62°— 80°	5,2% ccm	38°— 60°	7,5%	Vol.
80°—100°	29,0%	60°— 80°	18,2%	„
100°—120°	28,8%	80°—100°	17,5%	„
120°—140°	23,2%	100°—120°	17,3%	„
140°—160°	12,8%	120°—140°	16,8%	„
		140°—160°	11,8%	„
		160°—180°	6,1%	„
	99,0%		95,2%	

Keemise keskmine temperatuur	120°	111°
Väävlit bensiinis	0,42%	ei määratud.
Doktorproov väävli peale	negatiivne.	negatiivne.
Põlemissoojus (kalooriaid) ühe kg.	10.800—10.950	11.320
Väävelhappes 1:8 vastu lahustub	40%	2%
Fenoole	ei sisalda.	ei sisalda.

Võrdlusandmete puhul võib märkida, et Eesti bensiini kõrgem erikaal ei olene tema kõrgemaist keemispiiridest, just vastuoksa, Eesti bensiin keeb ennem välja kui Shelli oma. Erikaalu vahe oleneb ainuüksi bensiini iseloomust, sest meie bensiinis on teised ühendused kui Shelli omas. Värv on mõlemal ühesugune. Lõhn on meie omal teine kui Shellil. Küttevõimes annab Eesti bensiin pisut alla, tal on umbes 4% väiksem põlemissoojus. Et aga temas on palju küllastamatuid (väävelhappes kaduvaid) ühendusi, siis kannatab ta suuremaid kompressioone kui Shelli oma.

Kaks põlemissoojuse väärtust 10.800 ja 10.950 vastavad kahele eriproovile, kusjuures kõrgem küttevääртus on saadud hiljuti valmistatud bensiinil, mille kohta käivad ka kõik muud tabeli andmed. Kumbki arv on keskmine kümnest.

Doktoriproovi negatiivsest tulemusest järeldatakse harilikult, et aktiivist väävlit bensiinis ei ole ja et temas leiduv väävel ei mõju metallidele. Seega ei ole muidugi öeldud, et teised bensiiniosad ei võiks mõjuda.

Neil andmetel võib Eesti bensiini tunnustada täie õigusega võimsaks mootori kütteaineks. Temal on veel mõni puudus, millest aja jooksul saadakse vististi üle, kuid tarvitamiseks ei ole ka praegu raskusi.

Meie laboratooriumi endine kaastööline mag. A. Puksov, kes kirjutas Eesti bensiini üle Teie ajakirja nr. 5-as pikemalt, väljendas üldist soovi, et kodumaal sõidetaks kodumaa bensiiniga. Seda õigustatud soovi peab aga veelgi laiendama. Bensiin lööb turul läbi alles siis, kui ta hind võistleb välismaa omaga. Meie sisemine turg on aga suurtööstuseks veel äärmiselt kitsas, sest meie autode arv on väike: 600 elaniku kohta tuleb meil üks auto, kuna Rootsis see on 48 isiku kohta ja Ameerika Ühisriikides iga 5 inimese kohta.

Tarvitamise vähesuse tõttu ei saa üksi Eesti siseturu jaoks ökonoomiliselt valmistada. Ainult suures seades tasub töö enese ära ja seepärast peab meie bensiin läbi lööma ka välismail ja meie soov kõlab nii: „Eesti bensiin ilmaturule“, siis oleme temaga ka ise varustatud.

Võitku kodumaa bensiin endale järjest laiemat poolehoidu ja tungigu ta ka suurele välisturule.

Riigi põlevk. Tööstuse laborat. juhataja
K. Luts.

„Hea auto Tallinna tänavatel haruldaseks nähtuseks“...

Soomlase muljeid Tallinna, Riia, Varssavi, Viini, Budapesti ja Berliini taksoautodest.

„Auto“ nr. 4. tõime kokkuvõtte kellegi soomlase „L. H.“ sulest Soome autoasjanduse ajakirjas „Autoilija“ ilmunud arvustusest Eesti autoliikumisest. Nagu meie lugejad mäletavad, ei olnud see arvustus sugugi kiitev — just vastupidi. „*Autoliikumine Eestis on veel lapsekingades*“ — nii kirjutas too arvustaja. Selline oli ta üldmulje meilt. Ja kahtlemata oli tal õigus, nii kibe kui tõde vahest kuulda...

Nüüd loeme sellesama ajakirja augustikuu numbrist jälle reisukirjelduse, mis puudutab meie autoolusid. Autor, keegi „V. Kin.“, on sõitnud läbi Eesti, Läti, Poola, Austria, Ungari ja Saksa ning võrdleb nende pealinnade taksoautosid Helsingi omadega. Tallinn on „tules“ esimesena. Ta kirjutab muuseas:

„Nagu teada, on autoasjanduse tasapind meie naabermaal väga madal. Hea auto nägemine Tallinna tänavatel on haruldaseks nähtuseks. Antiiksed on eriti taksoautod. Aastaülevaatustel, kui Eestis üldse niisuguseid on, ei tarvitata nende (taksoautode) suhtes karmi mõõdupuud, vaid võetakse vastu auto siis,

kui ta ühel või teisel viisil suudab edasi liikuda. Seepärast polegi haruldane asi, et reisija, auto vigurdamise puhul, eriti veel kui tee on pikem, saabub oma sihile väga ebakindlalt. Mugava joonena olgu tähendatud, et taksoautomobilistide hulgas on tähelepandaval määral naisi, kes sobivalt juhivad oma „Fordisid" Tallinna järskudel, kitsastel ja kõveratel tänavatel."

„V. Kin'il" autode suhtes on vast ehk õigus, kuid naiste suhtes taksoautode juhtidena on ta eksinud. „Tähelepandaval määral" meil neid ei ole — Tallinnas on nimelt selleks ainult üks, prl. Vitisman, ja temagi auto pole „Ford"...

Edasi kirjutab „V. Kin.":

„Tallinnast lõunapoole sõitès ei näe raudteevagunist vaatleja ühtki maanteedel tolmu üleskeerutavat „hyrysysy" (autot). See asjaolu on tähelepandav kuni Budapestini, tõendades, et autod pole leidnud nendel maanteedel veel kuigi palju tarvitamist. Kui võrdleme seda asjaolu meie oma maa (Soome) autooludega, siis võime rõõmuga tõendada, et meil (Soomes) on kujunenud auto isegi maal juba kõige tähtsamaks liikumisabinõuks ja meil kihutatakse isegi kõige kõrvalisemaid maanteid mööda autodega rohkem kui näiteks Läti suurtel pea-maanteedel."

Siis on kord Riia taksoautode käes. Nende tasapind olevat Tallinna omadest tähelepandavalt kõrgem. Autojuhtidest Riias ei või aga kiitvalt kõnelda. Nad olevat kelmid ja petised. „Nende peahüva on häbematu nülgimise- ja petmiseind" — kirjutab artikli autor. Ta jutustab loo kahest soome neiust, kes Riiast läbisõidul sattusid seal taksoauto juhi pettuse ohvriks. Õige raudteejaama asemel olevat autojuht sõidutanud neiusid, kes „rüssakeelt" hästi ei osanud ega linna ei tunnud, kaugele linnast — muidugi teenimise (petmise) mõttes. Niisugused petised olevat suurim osa Riia autojuhtidest.

Edasi sõites jõuab „V. Kin." Varssavi. Seal olevat taksoautod umbes samal tasapinnal nagu Tallinnaski. Ja autojuhid samasugused nagu Riiaski. Peab olema ettevaatlik, et mitte petetud saada. Väga vastik on nende komme kerjata jootraha sõitjatelt. Eraautode hulgas võib näha toredaidki. Suurim osa neist Euroopas valmistatud. Ameerika omadest on näha rohkem „Chrysler"-autosid.

Viinis, tolles veini ja „viinerite" linnas, paneb „V. Kin." tähele, et autode liikumine tänavatel sünnib „valesti", s. o. sõidetakse tänava vasakut äärt. Taksoautod olevat kõik ühesugused, vähemalt väliselt. Nähtavasti määruse alusel. Siiski ei ole nad luksusautod, ka mitte liig avarad. Autode juhid on vastutulelikud, jutukad ja üldjoontes ausad — nii et reisija võib hooletult nende sõidukitesse istuda. Viinis on pandud suurt rõhku taksoautode piduritele — seda kinnitavad hääled, mis autodest pidurdamisel kostavad...

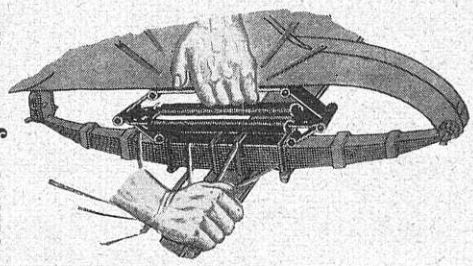
Budapestis, soomlasele vennasrahva pealinnas, ei saa aga autor hakkama autojuhtidega. Viimased oskavad ainult ungari keelt — ja seda ei valitse jällegi soomlane. Mujal saab kuidagi läbi saksa või „rüssa" keelega, kuid Budapestis peab „kõnelema" autojuhiga käte abil! Budapesti taksoautosid iseloomustab asjaolu ,et niisugusteks võivad olla ainult Ungaris ehitatud autod. Ja välispidiselt pole nad just hiilgavad, kuigi nendes on jõudu Pesti kõrgete mägede jaoks. Budapestis võib taksoautodega sõites ka kergesti petetud saada . Eriti veel kui on välismaalane ja ei valitse ungari keelt. Seal olid nimelt varem kõrgemad taksid maksvusel. Need aga alandati, kuid taksomeetritele jäid vanad taksid. Määruste järgi, mis ka autodel üles seatud, on sõitjal õigus maksta sõidu eest 20% vähem kui näitab taksomeeter. Aga määrus on ainult ungari keeles — välismaalane maksab harilikult nii palju kui näitab taksomeeter, ja peaaegu alati meeleldi, sest sõiduhind on odav, nagu Viinis ja Tallinnaski. Riias ja Varssavis olevat aga taksid, nii palju kui autor neist sai aru, kõrgemad kui Helsingis.

Berliinist möödub „V. Kin." lühidalt — olevat endine, vana ja tuttav...

„Lõpu-kokkuvõttena võib siis mainida, et võrreldes Eesti, Läti, Poola, Austria, Saksa ja Ungariga, on Helsingi taksoautode tasapind hämmastavalt kõrge" — leiab lõpuks reisukirjelduse autor. Ta jätkab: „Meil (Helsingis — Soomes) küüditakse reisijaid „Hudsonite", „Studebakerite", „Chryslerite" ja teiste sarnaste ja kinniste autodega — millistest eelpool mainitud maade taksoautomobilistid võivad vaevalt unistadagi. Ausus ja vastutulelikkus on meil, välismaalaste väljenduste järele otsustades, ka kaunis kõrgel tasapinnal. Võime uhked olla oma armsa pealinna üle selleski suhtes. Sest autod ja eriti automobilistid tähendavad välismaalasest reisijale väga palju. Nendest tihtigi oleneb missuguse esimese mulje saab reisija pealinnast. Loomulik, et meie taksoautode juhid ei suuda keelteoskajatena hiilata, soome ja rootsi keelt oskab meil muidugi igaüks, kuid kui on tarvis inglise või saksa keeles juttu ajada, siis piirdub see peanoogutustega"...

Nii Soome automobilist. Ta tähelepanekutes meilt ja mujalt on mõndagi õppida — kuigi ta tähelepanekud tunduvad pinnalistena (näiteks Tallinna kohta). Liialdusena tundub ka väide, nagu hea auto Tallinna tänavatel oleks haruldane nähtus. On ju Tallinna 210 sõidu- ja 400 taksoauto hulgas (arvud 1. 7. 28. — vaata „Auto" nr. 5) umbes kuuendik selliseid, mida võib juba „Hudsonite" — „Studebakerite" — „Chryslerite" klassis ehk veelgi paremaks pidada. Tõsi: autode valiku ja neile sõidulubade andmisega patustatakse meil veel palju. Lohutav on siiski asjaolu, et juuretulevate autode laad on järjekindlalt senistest parem. Kuid auto ostmisel domineerib ju *raha!* Mitte ainult mõistus, kogemused ja ilu...

Kohale jõudnud!

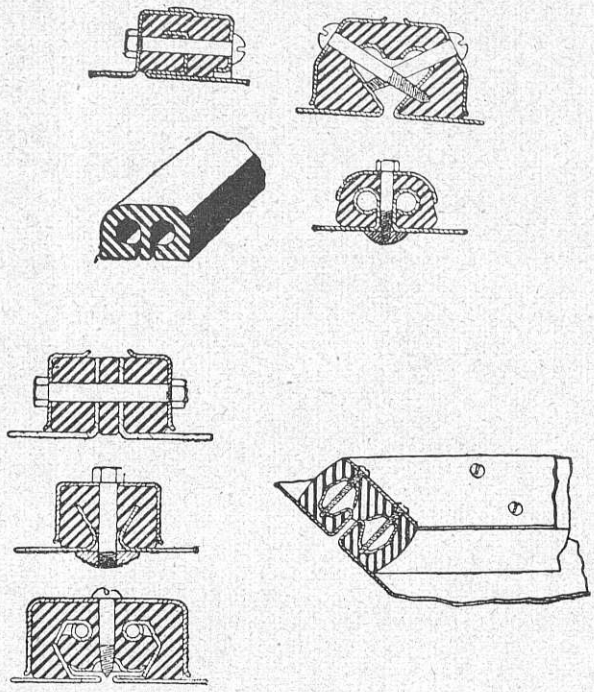


Kauaoodatud Rootsi
Automobiili stabilisaator
„VERY BEST"
Ei mingit kiigutamist ega raputamist ena m!
Vedrude murdmist enam pole karta!
Prospekte ja lähemaid teateid:
Hugo Lohmann, tehniline kontor ja ladu
Tallinnas, Pikk tän. 33. Telef. 24-88.

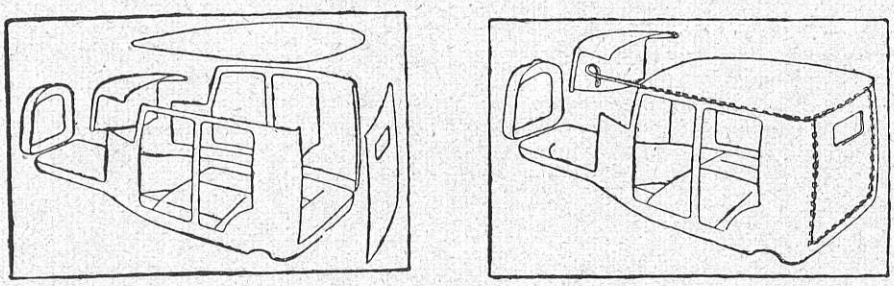
Kohale jõudnud!

Pressitud kummi tarvitamine autokarosserii ehitamisel.

Viimasel ajal on võetud Ameerikas tarvitusele autode karosseriide ehitamisel toores pressitud kummi. Kõik metallkohad, mis üksteisega vastamisi seisavad või kokku põrkavad, täidetakse kummiplaatidega, eriti karosserii seinade vahele tõmmatakse kummist rihmad, mis sarnase voodri tõttu klõbisemise ja kloppimise ära hoiab, võimaldab mugavat sõitu kindlustada ja ühtlasi loodetakse sellega auto pikemat iga. Kummist rihmad kinnitatakse tarvilistele kohtadele poltide, kruvide ja näpitsate abil. Et praegusel ajal ainult vähesed autovabrikud kallimate autotüüpide juures tarvitavad kummit, siis on loota ka odavamate tüüpide juures kummi tarvitusele võtmist lähemas tulevikus, mis võimaldab autokarosseriide seeriate viisi valmistamist seda enam, et kummi tarvitatakse igas vormis tema painduvuse tõttu. Ameeriklased arvavad, et puust ehitatud karosseriid ei ole laialdast poolehoidu leidnud seepärast, et nad osutuvad liig kalliks, sest neid ei saa seeria viisi ehitada, kuna pealegi puu ajajooksul märjaks saades paisub ja kuivades kokku tõmbub ning ei võimalda sõidul ikkagi seda vaikust ja elastsust,mis kummi, rääkimata sellest, et puud ei saa nii painduvaks teha nagu see soovitav on ilusa karosserii vormi valmistamiseks. Välispidisel vaatlemisel ei ole üldse näha kummist linte, nii et väline karosserii ilu ei kannata, kuna kummi vastupidavus midagi ei jäta soovida. Tulevik näitab, kuidas uus leidus areneb Ameerika autokarosseriide tööstuses.

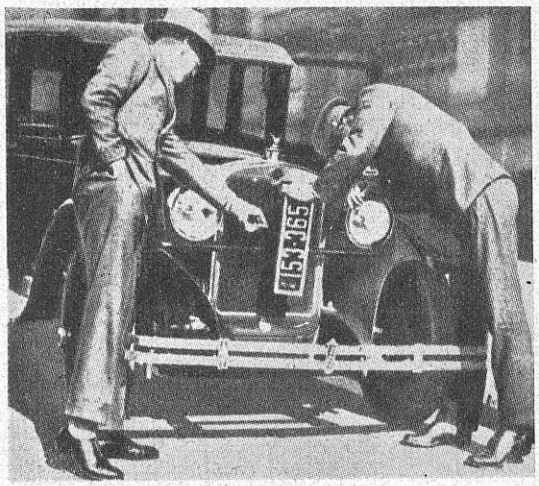


Ühenduskohad kummiga.



Autokere metallplaadid, mille äärte vahele asetatakse kummi.

Auto, mis liigub kuival ja veel.



Et autovargusi ära hoida, asetatakse Austraalias numbriplaat püsti ja niiviisi lukustatakse. Politsei teab siis, et sel juhusel on tegemist varastatud autoga.

Maanteede ehitamine Ameerikas.

Kuue aasta jooksul ligi 200.000 miili uusi teid!

Vaevalt leidub maad, kus teede ehitamine läheks nii hoogsalt ja nii suurejooneliselt nagu Am. Ühisriikides. Autode arvu fenomenaalne kasvamine on sundinud ameeriklasi mitte ainult parandama seniseid teid, vaid ehitama ka uusi samas tempos nagu autoliikuminegi suureneb. Ja arvud sellest tegevusest on suured, tohutud, — nagu Ameerika isegi.

Teid ehitavad seal eraettevõtted (oma huvides) linnad (oma piirides), kaundid (vastab meie vallale), osariigid ja Ühisriikide valitsus. Teede korrashoid sünnib samal viisil. Suuremaks teede ehitajaks on loomulikult osariigid ja nende järele föderaalvalitsus. Viimastel aastatel ei ole keskvalitsus palju ehitanud, vaid on annud iga aasta hiiglasummasid osariikidele teede ehitamise toetuse kujul. Omalt poolt on osariik kohustatud ehituskuludeks andma vähemalt sama palju kui keskvalitsus andis talle toetust. Nii saadud summadega on osariik kohustatud ehitama oma pinnal need teed, mis keskvalitsuse ehituskavas ette nähtud. Peale selle võib osariik ehitada teisi teid nii palju kui soovib ja kui tal jatkub raha selleks. Teede ehitamiseks ja korrashoiuks saab osariik raha autode maksustamisest. See tuluallikas annab *seitse korda* nii palju kui keskvalitsus, viimane annab 75.000.000 doll. aastas; see summa on ligikaudu sama suur kui osariikidelt omaja keskvalitsuse projekteeritud teede ehitamiseks vaja.

Siin mõned arvud. Eelarveaastal 1926/27 ehitati keskvalitsuse projektide järgi ja toetusega uusi maanteid 8.306 miili (1 miil = 1,6 km.). Selleks andis keskvalitsus 81.371.013 doll. ja osariigid kokku nii palju, et kogusumma, mis tol aastal kulutati nende projektide järgi, tõusis 182.770.089 dollari peale. Sellest nähtub, et keskvalitsuse osa on 44,5% üldsummast. Samal aastal ehitasid aga osariigid oma projektide järgi kaks korda sama palju uusi maanteid.

Käesoleval aastal valmib arvatavasti 20.000 miili, kuna 8.000 miili uut tee tammi tehakse.

Praegu on Ühisriikides uute teede ehituskapitali 1.300.000.000 dollarit.

1921. aastast, mil praegune süsteem pandi maksma, on *keskvalitsuse toetusega* ehitatud kuni l. a. 1. juulini 64.210 miili uut teed. See on aga vaevalt kolmandik Ühisriikide suurest teede ehitamiskavast, mis näeb ette 185.772 miili uusi teid. Need uued teed, siis kui nad kõik ehitatud, moodustavad tähtsama osa Ühisriikide 3 miljoni miili pikkusest maanteede võrgust. Praeguse tempo juures kasvab Ühisriikide teedevõrk umbes 30—40.000 miili võrra aastas. Ja see on juba hiiglaarv isegi Ameerika kohta!

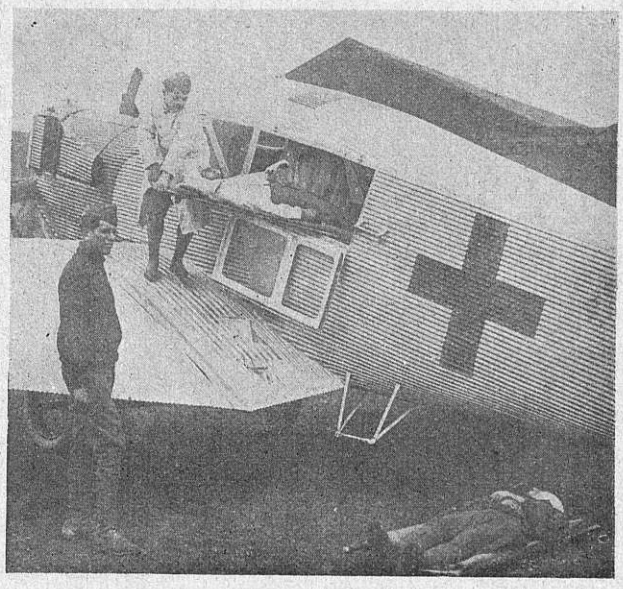
Praegune süsteem osutub igapidi kohaseks. See kohustab ja toetab osariike, kuid ei koorma autoomanikke. Ameerika autoomanikkude ühing avaldab teede seisukorra ja ehitamistempo ning kulude kohta täielist rahulolekut. Seisukord vastab autoomanikkude soovidele.

Millal võime öelda sedasama kodumaa teede kohta?

Lennuk sanitaarteenistuses.

Paljude lennuki kasutamisvõimaluste kõrval peaks suurt huvi äratama haigete ja haavatute transporteerimine. See tehniline uuendus parandab otsekohe inimeste elutingimusi.

Nagu igas uuenduses, nii ka sanitaarõhulaevanduses oli pikk vaheaeg selle algatamise idee ja esimese praktilise katse vahel. Juba 1910. aastal andis hollandi arst Dr. Moy nõu, kasutada õhusõidu paremusi ka sanitaarteenistuses. Alles 1917. a. maailmasõjas viidi see läbi. Prantslased algatasid frondil haavatute transporti, mida toimetati eriti selleks sisseseatud ja ehitatud sõjalennukitel, mis kindlustas ühenduse frondi ja 60 km eemal asuvate paremate sanitaarsisseseadete vahel. Seekord ei arendatud neid katseid edasi, sest õhulaeva, kui avaliku sõdimisvahendi juures jäid kõik teised kasutamisvõimalused tahaplaanile. Alles siis, kui maailmasõja järele paljud riigid olid mässitud koloniaalsõja keerisesse, asuti tõsiselt puht-sanitaar õhulaevanduse asutamisele.



Junkers'i sanitaarlennuk Itaalias (Tripolis).

Junkers'i sanitaarlennuk Jaapanis.

On selge, et teedeta ja liikumisabinõudeta on maakohas lennuki teened selleks otstarbeks suured.

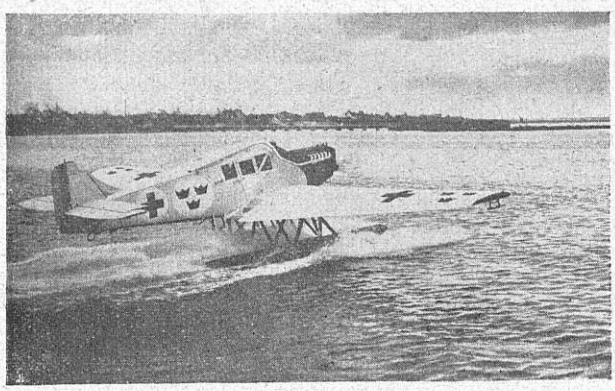
Jälle oli see Prantsusmaa, kes kasutas alguses Marokkos ja Syrias maailmasõjas saadud kogemusi. Aga ikka tehti katseid ainult ümberehitatud sõjalennukitega. Saksamaa, kellel on keelatud ehitada sõjalennukeid ja kes seepärast — võiks öelda — sunniteel omas esimese koha reisijate õhulaevade ehitamisel, jäi vaba tee reisulennukist sanitaarlennukini. Juba vähesel järelemõtlemisel on selge, et nõudmised mõlemale tüübile on peaaegu sarnased, vaatamata vahelduvale sisseseadele.

Pildid näitavad Junkersi lennukeid, tuntud F 13, Itaalias, Hispaanias ja nende asumais, Jaapanis ja uuemal ajal ka Rootsis, kus nad kõikjal on enamasti Punase Risti teenistuses. On näha, kui kergesti on lennukisse võimalik asetada 2 kanderaami. Peale selle on olemas 2 kergesti haavatu ja ka arsti ning õe jaoks mugavad istmed. Ka juhi kõrval võib istuda veel üks saatja.

Kuid mitte ainult haige transport arsti juure, vaid ka ümberpöördult, arsti tee haige juure, külgehakkavate haiguste vastu võitlemine j. n. e. kergeneb tunduvalt lennuki läbi. Mitmesugused maad, mis kannatavad üheltpoolt haiguste all, teiseltpoolt jälle ühenduse puuduse all, on asutanud vastavad organisatsioonid. Tuua lennukil suur hulk arstirohte, ei tee mingisuguseid raskusi.

Junkersi F 13 on nii siis sisseseade muutmine reisijate-lennukist haigeveolennukiks õnnestunud; veel paremat sisseseadet ja mugavamat transporti võib oodata suurematelt lennukitelt.

Sanitaar õhuteenistuses, iseäranis frondil, seatakse kõrged nõudmised nii lennu saavutustele kui ka lennuki ehituse vastupidavusele ja headele omadustele. Sanitaarlennukil peab võimalus olema ka eemal lennuväljast, ettevalmistamata maa-alal maanduda ja startida. Ta peab kohanema maa formutsioonidega, nii siis rippumatu olema hoonetest ja ka ilmastu mõjudele panema vastu. Haavatute transport peab sündima vaatamata ilmastule. Kõiki neid nõudmisi võib täita ainult metalllennuk, ja selleks on iseäranis sobiv Junkers F 13.



Rootsi Punase Risti Junkersi-sanitaarlennuk.

Junkers F 13 on üldiselt tuntud, ja paljude aastate kestel tõestatud head lennuomadused pole ümberehituse tõttu, mis puutub ainult kabiini sisemust, mingil viisil muudetud. Lühike start, lühike peatusvõimalus, iseäranis varustatult tuntud Junkersi LV mootoriga (280/310 H. P.), on iseloomustav sellele tüübile. Väljapaistev on ka mitmesugune kasutamisvõimalus, nimelt kui maa-, vee- ja lumeõhulaev; muutmine sünnib lühikese ajaga.

Mere õhulaev võib vastu panna ka suurele lainetusele, ja on tõestatud seda näit. sõjas hispaanlaste ja riffkabylide vahel. Masin võis veel maanduda ja startida, kui ilmastik seda ei võimaldanud Hispaania palju suurematele õhulaevadele.

Kabiin mahutab endasse 2 kanderaami raskelt haavatutega, edasi leidub ruumi ka kahele kergesti haavatule või saatjaile mugavate istmete näol. Kabiinis riputatakse ülemine kanderaam konksude külge ja teda võib lihtsalt nõutud asendisse paigutada. Alumine kanderaam lükatakse ainult kabiini ja teda võib kergesti ja ilma abita kinnitada sinna juure kuuluvate laagritugedele. Kabiini sisemus on ehitatud hügieeniliselt, mida täiendab kapp arstirohtudega ja sidumismaterjaliga. Peale selle on terve lennuki ehitus sama, mis igal normaallennukil, nagu juhiiste, mootor ja küttetagavara ruum.

Lühemad teated.

MAAILMA AUTODE VALMISTAJAD.

Maailma autotoodang jagunes l. a. järgmiselt: Ameerika 81,6, Inglismaa 5,5, Prantsusmaa 4,6, Kanaada 4,3 ja kõik teised riigid kokku 4% toodangu üldarvust.

KINNISED AUTOD MOES.

Kinnine auto on ilus ja praktiline. Pole ime, et ta moes on. Viimast fakti tõendavad arvud: 1915. a. Ameerikas valmistatud autodest oli umbes 10% kinnisi ja 90% lahtisi; läinud aasta toodangust oli aga 82,8% kinnisi ja ainult 17,2% lahtisi. Näib, et viimaks jäävad ainult spordi-autod lahtisteks.

VIINAMAKS TEEDE HEAKS.

Lätis on pandud maksma seadus, mille järgi alkoholiliste jookide pealt võetakse 3%-line maks riigile ja seeläbi saadud raha kasutatakse suurte maanteede korrastamiseks.

HEA PUHASTUSABINÕU.

Mitmesuguste autoosade puhastamine õlist on väga tülikas töö. Heaks puhastusvahendiks osutub siin soodavesi, millega metallosi kergesti võib puhastada õlist ja rasvast.

FORD.

Fordi vabrikute autotoodang on järjest tõusnud viimastel kuudel. Juulikuus oli see arv 73.500 autot, kuna maikuus valmistati veel 52.000 ja aprillis 36.000 autot.

ÜLEILMLISEL MOOTORTRANSPORDI KONGRESSIL

Roomas 27. sept. esineb sünteetilise bensiini leidur saksa prof. Bergius loenguga mootorsõidukite kütteainete üle.

VÕISTLUS HISPANO-SUIZA JA STUTZ AUTO VAHEL.

Huvitav võistlus kahe auto vahel korraldati Ameerikas Indianopolise võidusõiduteel 18. aprillil s. a. See võistlus oli kihlveo järeldus prantsuse sportlase Weymann'i ja Ameerika autoesitaja Moskovicz'i vahel. Võitjaks pidi jääma see, kes Indianopolise sõiduteel 24 tunni jooksul kõige suurema kilomeetrite arvu läbi sõidab, ja tasuks pidi kaotaja temale maksma 25.000 dollarit. Võistlus pidi sündima hariliku seeria autoga, Weymann'i poolt prantsuse Hispano-Suiza auto, Moskovicz'i poolt Ameerika Stutz auto. Hispano-Suiza auto oli kuuetsilindrilise mootoriga, Stutz auto seevastu kaheksatsilindrilise mootoriga, mõlemad üldiselt tuntud kui kallid kõrge väärtusega autod.

Võistlus katkestati 19 tunni ja 21 minuti järele, sest Stutz autol murdus üks kepsu laager ja kepsu ots lõi karteri puruks. Selle aja jooksul oli Hispano-Suiza läbi sõitnud 2.184 klm., Stutz ainult 1.178 klm. Võrdlemisi väike kilomeetrite arv Stutz autol on veel seletatav sellega, et sõidu ajal kaks klappi murdusid. Nii osutus selle omapärase võistluse võitjaks prantsuse Hispano-Suiza auto.

UUS KAUGELENNU ILMAREKORD.

Peatusteta kaugelend ühes sihis on lennutehnika veetlevamaid ja ühtlasi raskemaid alasid, eriti ookeanilennud. Ükski suursaavutus ja rekord ei anna rahu lenduritele — isegi mitte rekordi saavutajale enesele. See ei olnud ammu, kui ameeriklased lendasid Kaliforniast Honolulusse — ja juulis jälle uus kaugelennu ilmarekord! Seekord itaallaste, kaptenite Ferrari ja Del Prete poolt. Nad lendasid Itaaliast peatuseta üle Lõuna-Atlandi Brasiiliasse. Lennutee pikkus on 7,163 km ja lendamiseks kulus 49 tundi ja 19 minutit.

Itallaste lennuk „Savoia Marchetti" oli — nüüd seda enam ei ole, sest Rio Janeiros kukkus see hiljem alla ja purunes täielikult — ehitatud just kaugeja kestvuslendudeks. Sama lennukiga püstitasid ka itaallased tänavu juunikuus uue ilmarekordi kestvuslennus. „Savoia Marchetti" oli varustatud 550 h.-jõulise „A-R22" „Fiat" mootoriga, mis võis arendada 1900 tiiru minutis. Mootor oli veejahutusega. Propeller oli taga, lükkas lennukit, ja lennuki „teisel korral" oli nimelt kaks kere, üks tiibade vahel ja teine selle peal.

VÕIDUSÕIT SCHWABENBERGIS (Ungaris) LÜKATI EDASI.

Võidusõit, mis pidi korraldatama Schwabenbergis 30. septembril s. a., on edasi lükatud 28. okt. peale s. a.

KUI PALJU AUTOSID EHITATAKSE AASTAL 1928.

Ameerika ajakiri nimetab seda arvu kõikide maade kohta maailmas (kergesõidu-autod, veoautod ja omnibused) 4.838.725 peale. Ühisriikide poolt üksi ehitatakse 4 miljonit masinat. Teisel kohal seisaks Inglismaa 250.000 autoga, siis järgnevad Kanaada ja Prantsusmaa kumbki 200.000 autoga ja viiendal kohal seisab Saksamaa, konstrueerides 91.000 masinat. Järgneksid veel Itaalia 55.000 autoga, Tschehoslovakkia 13.000-ga ja veel vähema autode arvuga Austria, Belgia, Venemaa, Ungari, Hispaania, Jaapan ja Taani.

Võidusõit Monzas.

Õudne katastroof auto võidusõidul.

8. septembril leidis aset Monza sõiduteel, Milano lähedal Itaalias, autode võidusõit tänavuaastase Euroopa suure auhinna peale. Sel võidusõidul juhtus sõitja Materassil Talbot autoga õnnetus, mis oma suure ohvrite arvuga eriliselt tähelepandav.

See õnnetus ei ole hirmus mitte ainult oma ohvrite suure arvu läbi. Kõige hirmsam selles on ikka etteteadmatus, ettenägematus. Kes arvestab sellega, et auto mitte kardetavalt kurvilt, vaid sirgelt teelt kõrvale paisatakse? See juhtus sõitja Materassi autoga 185 klm tunnikiiruse juures. Sõiduk tormas üle laia kraavi pealtvaatajate hulka ja kukkus ümber. See maksis 23 inimese elu ja paljud said raskelt vigastada — peaasjalikult mehed — olles veel õitsevas eas. Auto ise sai väheseid vigastusi. Võidusõitu jatkati!

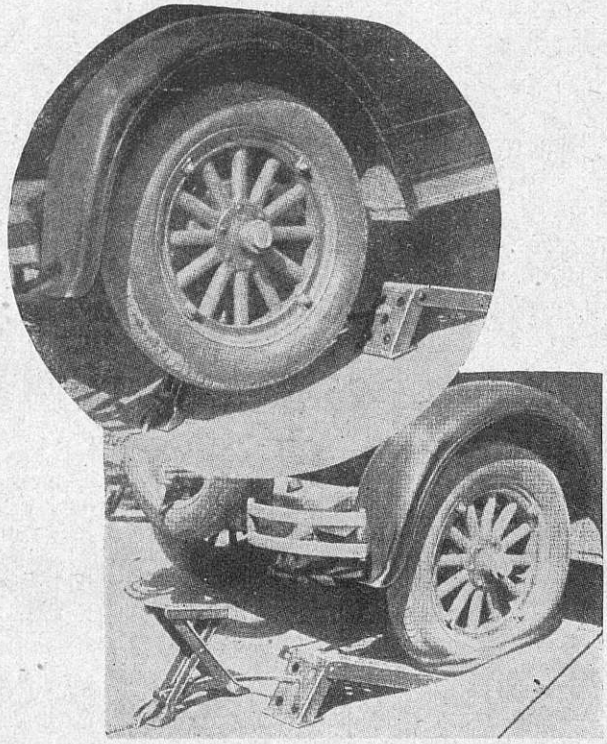
Võitjateks tulid:

1) Chiron, Bugatti autol, kes 600 klm sõidutee 3 tunni 45 min. $8^3/_5$ sek. läbi sõitis (keskm. kiirus 159.898 klm tunnis).

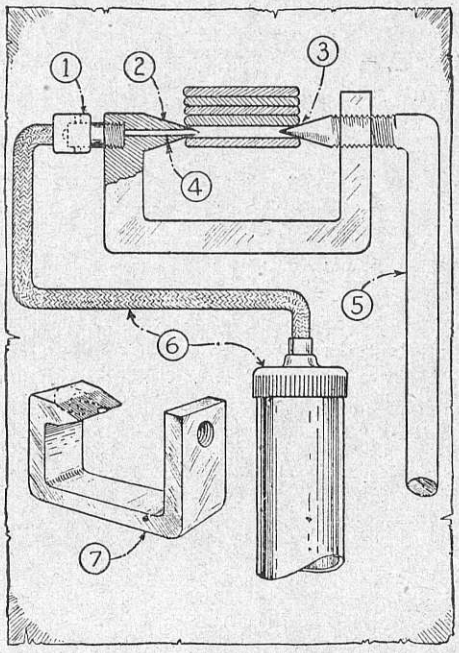
2) Varzi, Alfa-Romeo autol, ajaga 3 t. 47 min. 29 sek.

3) Nuvolari, Bugatti autol, ajaga 3 t. 59 min. $27^3/_5$ sek.

Chironi aeg on uus rekord Monza sõiduteel, end. rekord oli 158,439 klm tunnis.



Auto tõstepingid kummi vahetusel.



Auto vedrude määrimine pumba (6) ja klambri (7) abil.

Liikumise korraldamine meie linnas.

Korduvalt on juhitud tähelepanu sellele, et risttänavate kohal seisvad kordnikud peaksid korraldama automobiilide ja teiste sõidukite sõitmist, et seeläbi ära hoida kokkupõrkeid ja kaasa aidata publiku julgeolekule risttänavate üleminekul. Kahjuks on pandud sellele küsimusele tänini vähe rõhku ning meie, kodanikud, omame mulje just nagu tänavate ristkohtadel seisev kordnik ei tunnista seda oma ülesande otstarvet.

Väga tähtsa erandi moodustab siin Narva maantee ja Vilmsi-Sadama tänavate ristkoht. Kas oma algatusel või kõrgemalt poolt antud käsu peale juhib siin kordnik iga kord mööda sõitjat alati õieti, maksvate sõidumääruste järgi. Käesoleva ridade kirjutaja, kes alati nimetatud kohalt kõigis suunades on mööda sõitnud, on võinud jälgida, et sõites vastu teistele automobilistidele sel kohal, kordnik veel kunagi pole ebaõigelt juhtinud.

Oleks tungivalt soovitav, et sellele heale eeskujule järgneksid ka teistel tänavaristkohtadel seisvad kordnikud, mis muidugi aitaks liikumise julgeoleku loomiseks kaasa.

Meie tohime küll oma politseiasutustega ühineda arvamises, et politsei on inimkonna heategijaks ja selleks pole paigutatud, et protokolle kirjutada õnnetusjuhtumiste üle, missugused nende õigel ajal vaheleastumise läbi kergesti oleksid ära hoitud.

Kas ei oleks praktiline Viru tänaval jalakäijatele liikumiskorda ette kirjutada, nagu see olemas mitmel meie linna tänavail automobiilidele? Kõnniteed on sellel tänaval nii kitsad, et ruttavad kodanikud selleks peavad tarvitama sõiduteed.

Tuleb küll ainult suureks õnneks pidada, et siin juhtub võrdlemisi vähe õnnetusi. Seda pahet võiks küll vististi kõrvaldada korralduse abil, et linna suunas ja ümberpöördult ikka ainult vasakut kõnniteed tohib tarvitada. Seeläbi näevad jalakäijad samalt poolt tänavat vastutulevaid autosid ja on võimalik õigel ajal kõrvale astuda.

Praktika näitab, kas sarnase eeskirja tagajärjel esilekutsutud sagedane üle tänava käimine loob parema või halvema korra liikumise alal sel peatänaval.

G. G.

Eesti Autoklubi teated.

19. septembril 1928. a.

Ajakirja „Auto“ toimetusele.

Siin.

Teie ajakirjas Nr. 6. lhk. 160 ilmus artikkel: „Tähtsamad Ameerika autotüübid. Tehnilised andmed ja hinnad“. Sarnase artikli ilmumine on väga huvitav Teie lugupeetud lugejatele — autoharrastajatele ning iseäranis veel neile, kes mõtlevad muretseda endale auto, ja just seeläbi on neil võimalik erapooletute vabrikuhindade põhjal kergem otsusele jõuda.

Kahjuks aga ei ole hindade kokkuseadmisel kui ka nende väljavõtetel Ameerika ajakirjadest tähele pandud autode üksikasju.

Teie esitate mitmet liiki autosid, kuid jätate tähendamata kere tüübi, ja veel enam, Teie võtate üht liiki auto juures ühe kere tüübi, kuna teise juures teise, misläbi lugeja võib saada vale pildi. Seeläbi ei saa saavutada eesmärki, anda lugejale võimalust võrrelda kaht liiki autosid, just vastupidi, seega võib üht autot eelistada teisele.

Näiteks, annate F. o. b. vabrikuhinnana „Essex“ autole 750$ ja „Chrysler“ autole samuti 750$, ei ole aga öeldud, et „Essexi“ hind on määratud lahtisele, kuna „Chrysler'i“ hind kinnisele autole.

Et mõlemaid liike Eestis palju ostetakse, siis võib hindade tähendamisel nende kere tüüpide nimetamata jätmisel lugeja saada vale pildi auto tõelisest väärtusest.

Palume Teid seepärast lugupeetud lugejatele asja järgmises numbris selgitada ja tulevikus sarnaste andmete ilmumisel Teie ajakirjas ka kere tüüpe tähendada.

Tänades, et Teie meie märkustele tähelepanu kingite.

Kõige austusega
HUDSON-ESSEX MOTORCAR COMPANY
ainuesindaja Eestis
OSAÜHISUS „SYSTEMA“.
G. Kiander.

„Auto“ toimetus, avaldades kirja sisu, loeb oma kohuseks teatada, et juba märtsikuul s. a. pöördus toimetus kõikide autode esituste poole alljärgneva kirjaga:

Tallinnas, 23. märtsil 1928. a.

V. a.

Firma.

Eesti autoklubi häälekandja, autoasjanduse ja mootorspordi ajakiri „Auto“ tahab juba oma esimeses numbris, mis ilmub lähemal ajal, koguda andmeid kõigi Eestis liikuvate autode, motorrataste kirjelduse, samuti ka nende müügihindade kohta, et publik ise võiks otsustada ja võrrelda kohalikke müügihindu.

Kui Teie firmal ei ole midagi selle vastu, et laiem publik saab sarnaseid teateid, siis palume Teid „Auto“ toimetusele, Tallinn, Lühikejalg 4, nende jõumasinate kohta, mida Teie firma esitab, saata hinnakirju ja muid kirjeldusi, mida toimetus ajakirjas toob lühemate teadete all, vastasel korral toome andmed kõikide jõuvankrite hinna kohta, peaasjalikult Ameerika ja Saksa andmete järgi, mis aga ei vasta meie kohalikkudele hindadele.

Lootes, et Teie kõige lähemal ajal saadate „Auto“ toimetusele need teated, jääme

kõige austusega
„Auto“ toimetus.

Selle palve peale ei ole aga esindajad meile soovitud andmeid saatnud ja niiviisi on tekkinud mõningad arusaamatused auto tüüpide ja hindade alal, mis saadud lühendatud kujul välismaa allikatest.

„Auto“ toimetaja ins. J. Täks sõitis 22. septembril välismaale, kus võtab osa teedeministeeriumi ja Eesti autoklubi esitajana üleilmlisest autotranspordi kongressist Roomas 25. sept. kuni 3. okt. Sealt sõidab hra J. Täks Pariisi ja Londoni, kus külastab seal ärapeetavaid rahvusvahelisi autonäitusi. Tagasitulekul peatub Berliinis, kus oktoobri keskel on korraldatud rahvusvaheline lennuasjanduse näitus. Kirjeldused sellest ilmuvad meie ajakirja järgmistes numbrites.

Tallinna-Harju prefekti poolt on Eesti Autoklubile järgmine kiri saadetud:

„Viimasel ajal tuleb tihti ette juhtumisi, kus autojuhid kinni ei pea uue sundmäärusega maksmapandud liikumise suunadest. On arvata, et seda tuleb kirjutada autojuhtide uue sundmäärusega mitte kursis oleku arvele.

Et ära hoida asjata tööd, mis tekib selletõttu niihästi politseile kui ka kohtutele, siis palun kõiki autojuhte tutvustada veel kord sundmäärusega, neile ära seletades liikumise suunad ja muud nõuded.“ Alla kirjutanud abiprefekt ja sekretär.

Eesti Autoklubi häälekandjas „Auto“ nr. 4 lehek. 103 on toodud Tallinna linna sundmäärus jõuvankrite liikumise kohta, mispärast kõigile autojuhtidele ei või teadmata olla sundmääruse nõuded, vaid siin on tegemist mingi muu arusaamatusega ehk ei taheta neid sundmääruse nõudeid täita.

Eesti autoklubi juhatus palub omi liikmeid prefekti palvet teatavaks võtta ja ka oma juhtidele ette panna, et nad uute sõidumäärustega tutvuneksid.

Autode võidusõit Riias.

9. sept. s. a. korraldas Läti autoklubi autode võidusõidu 1 km. ulatuses. Võidusõidust paluti osa võtma ka Eesti autoklubi liikmeid. E. A. K. liige, tuntud autosportlane Ed. Klimberg oma kuulsal „Renault“ autol, mis on suuremaid Eestis, avaldas soovi osavõtmiseks võidusõidust.

7. sept. s. a. kell 8 hom. algas sõit nimetatud autol Tallinnast Pärnu — Heinaste — Lemsalu kaudu Riiga. Sõidutee pikkus oli 373 km.

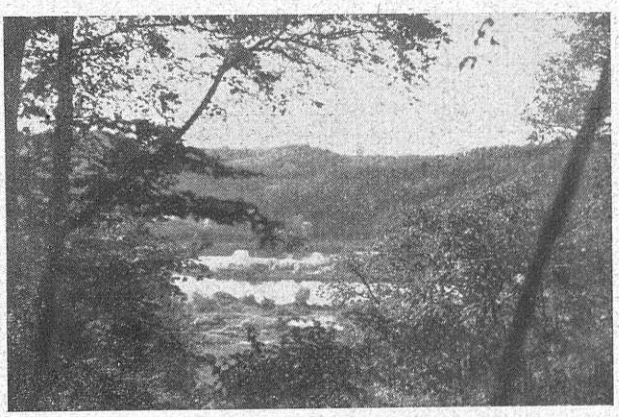
Kaasa sõitsid E. A. K. esimees J. Zimmermann, spordikom. esimees J. Johanson ja mehaanik Nymann. Pärnust sõitis kaasa oma „Renault“ autol nende autode Pärnu osak. esindaja hr. Siitan abikaasaga. Riiga saabuti sama päeva õhtul kell 9.

Riias olid vastu võtmas suurel arvul autosportlased Läti autoklubi liikmed. Pühapäeval 9. sept. hom. kell 10 oli autode kogunemine Esplanaadi platsil, kust rongikäigul sõideti läbi linna Widseme kiviteele, kus 29—30 km. peal oli võidusõidu start ja finish.

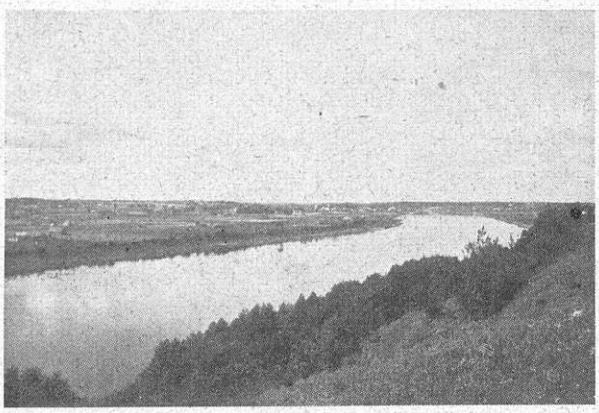
Ilusa ilma tõttu oli pealtvaatajaid väga suurel arvul kogunenud kohale ja palju sõiduriistu, mis olid asetunud kahele poole teed metsa alla.

Sõidutee alul ja lõpul lehvisid Eesti ja Läti lipud.

Võidusõidust osavõtjaid autosid oli kokku 8, nende hulgas hr. Ed. Klimbergi auto. Publiku huvi kasvas, kui starti ilmus kolm paremat autot ja nimelt La Salle, Alfa-Romeo ja Renault. Publik tervitas neid kaua-

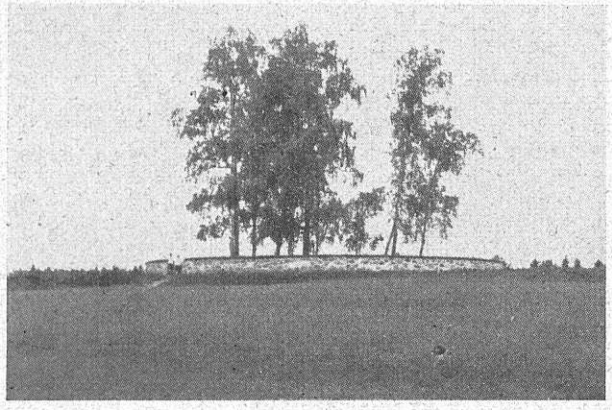


Maastik Segevoldi läheduses. (Foto Terras)



Düüna jõgi Riia ja Kokenhuseni vahel. (Foto Terras)

Kokenhuseni varemed. (Foto Terras)



Okupatsiooniaegne Saksa sõjaväe surnuaed Segevoldi läheduses Riia kiviteelt vaadatuna. (Foto Terras)

Riia Aleksandri värav.

kestva käteplaksutamisega, mis eriti osaks sai Eesti autoklubi liikmele hr. Klimbergile, kui ta startis ja pärast sõidulõppu. Kõik ootasid põnevusega võistlust Lätis ja Eestis kuulsuse võitnud Alfa-Romeo ja Renault autode vahel, seda enam, et Alfa-Romeo 20. mail s. a. püstitas uue Läti rekordi 1 km. võidusõidul ja nimelt sõitis 1 km. 24 sekundiga, s. o. 150 km. tunnis. Publiku arvamine oli enamalt jaolt Alfa-Romeo võidu poolt, sest eelistati isegi tema poolt uue rekordi püstitamist, kuna Renault autole sooviti ka võitu, nagu kuulda, kahel põhjusel: 1) et sõbralik Eesti autoklubi ei peaks kaotusega lahkuma ja 2) et liig palju olevat kuulda kiitlemisi Alfa-Romeo võitmatuse üle vähemalt Eestis ja Lätis.

Esimesena sõitis hr. Žitmansi „Fiat." 2-istm. sportauto; teisena hr. Sechteri „Chevrolet" 5-istm. Touring; kolmandana hr. Žarini „Buick" 2-istm. sportauto: neljandana hr. Sechteri „Oldsmobile" 2-istm. sportauto; viiendana hr. Sechteri „Buick" 4-istm. sportauto; kuuendana hr. Vulfi „La Salle" 2-istm. sportauto; seitsmendana hr. Klimbergi „Renault" 4-istm. sportauto ja kaheksandana pr. Schenbergi „Alfa-Romeo" 4-istm. sportauto.

Võistlused olid ette nähtud kahes jooksus: üldised ja kohalised.

Tagajärjed kujunesid järgmiselt:

		seisustart sek.	lendav start sek.	keskm. kiir. km.
1.	Fiat	64,4	50,9	70,5.
2.	Chevrolet	47,2	34,6	103.
3.	Buick	46,0	31,7	114.
4.	Oldsmobile	46,9	32,7	110.
6.	La-Salle	41,6	29,0	125.
5.	Buick	44,1	28,4	124.
7.	Renault	41,6	24,7	147.
8.	Alfa-Romeo	40,2	24,6	147,2.

Teisel sõidul, mis algas ½ tundi hiljem samas järjekorras, näitasid aega:

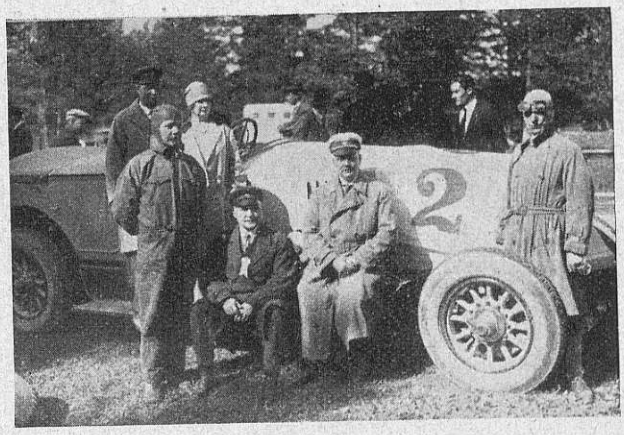
1.	Fiat	64,4	51,6	72,5.
2.	Chevrolet	48,7	34,9	103.
3.	Buick	45,9	33,5	111.
4.	Oldsmobile	47,9	33,0	109.
5.	Buick	44,4	28,2	126,7.
6.	La-Salle	41,6	27,1	132,5.
7.	Renault	40,8	24,5	148.
8.	Alfa-Romeo	39,9	24,7	147.

Sellega tuli esimesena kohale lendavas stardis „Renault" auto, juht Ed. Klimberg, ajaga 24,5 sek. ja teisele kohale jäi „Alfa Romeo", juht Jakobson, $^{2}/_{10}$ sek. võrra, kuna seisustarti esimesena tuli Alfa-Romeo ajaga 39,9 sek. ja „Renault" teisele kohale jäi $^{9}/_{10}$ sek. võrra. Kui tagajärjed publikule said teatavaks, siis pääses vallale tervituste ja õnnesoovide torm Eesti spordimehele ja tema autole, eriti suurema hulga autojuhtide ja pealtvaatajate poolt. Ilus oli vaadata, kui kaks võistlejat, proua Schenberg ja hr. Klimberg, surusid üksteisele kätt mitte vastastena, vaid paremate sõpradena, kusjuures pr. Schenberg hr. Klimbergile tegi ettepaneku sõita kahekesi koos võitjal „Renault" autol läbi linna mere ääre Majorenhofi. Erilist hoolsust näitas pr. Schenberg oma kaasvõistleja vastu üles ka pärastisel lõunalaual koosviibimisel ja *pr. Schenbergi* poolt Eesti külaliste auks korraldatud õhtusöögil. Pühapäeval kell 3 p. l. oli korraldatud Läti autoklubi spordikomisjoni liikmete poolt „Frankfurt am Mainz'i" võõrastemajas lõuna võistlustest osavõtjatele ja kutsutud külalistele. Läti autoklubi spor-

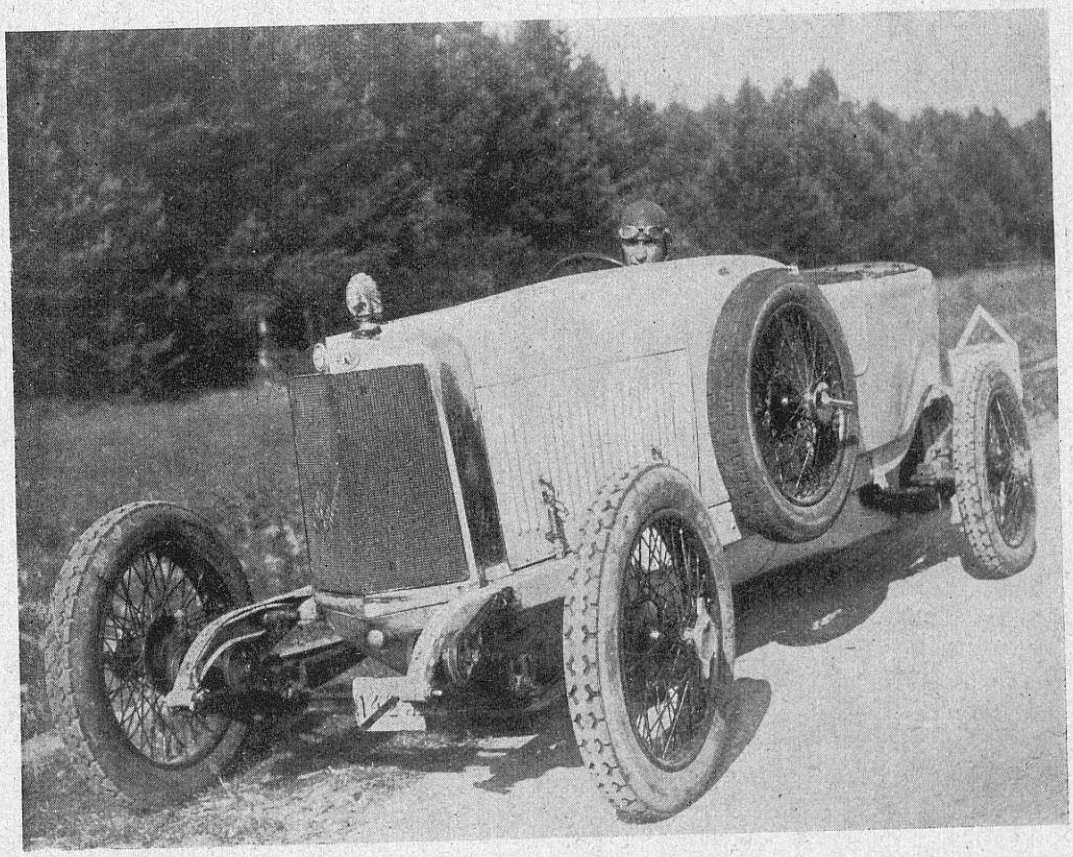
Läti ja Eesti Autoklubide liikmed Riias.

Läti Autoklubi liikmed.

Spordikomisjoni liikmed.



Eesti Autoklubi liikmed.



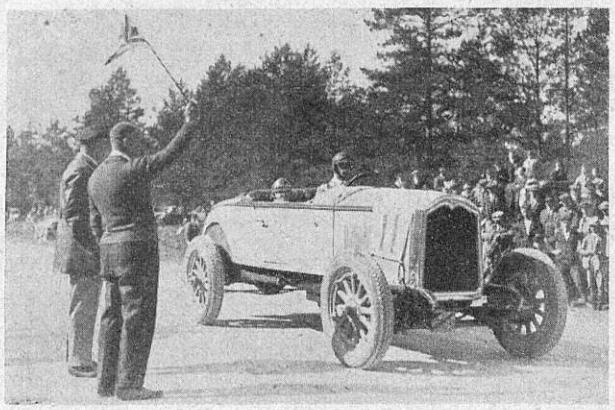
Pr. E. Schenbergi auto „Alfa-Romeo" võidusõidu valmis. Rooli taga juht hra Jakobson.

dikomisjoni esimees hr. Schaberch tervitas Eesti autoklubi esindajaid ja laskis Eesti autoklubi elada. Temale vastas klubi esimees hr. J. Zimmermann. Kõnede lõpul mängis orkester Eesti ja Läti hümni, mida püsti tõustes kaasa lauldi.

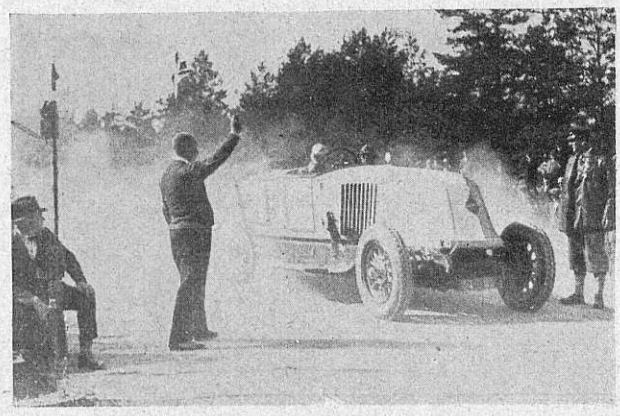
Pärast lõunasööki palus Läti autoklubi spordikomisjoni liige ja General Motors Ko Riia esindaja hr. Sechter kõiki lauasviibijaid enda juure mereranda (Jürmala) kohvile. Sinna sõideti autodel uut ilusat asfalteeritud teed mööda. Hr. Sechteri lõunamaalikus ilusas aias, kus isegi väikesed palmid ei puudunud, viideti aega lõbusas jutuajamises.

Õhtul kell ½9 sõideti Riiga tagasi.

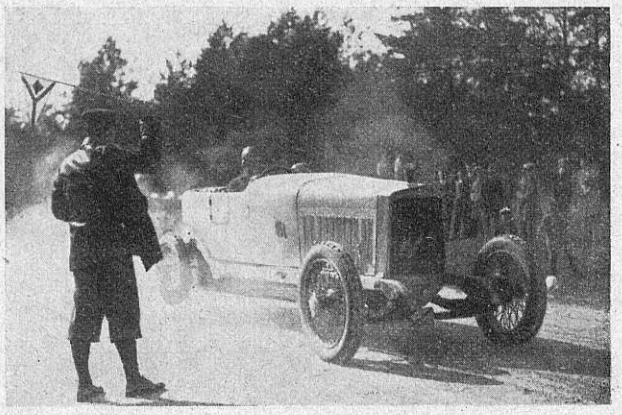
Esmaspäeva hom. kell ½10 pidid Eesti autoklubi liikmed ära sõitma, kuid aeg venis pikemale ja Riiast sõideti välja alles kell 11. Teele saatma olid tulnud Läti autoklubi liikmed: pr. ja hr. Schenbergid; pr. ja hr. Otlan, hr. Žarin ja teised. Umbes 20 km. Riiast peatuti ½ tunniks ja siis sõitsid saatjad tagasi, kuna külalised jätkasid teed koju. Pidades silmas, et Riia ligidal eriti head, osalt asfalteeritud, osalt kividega prügitatud teed, siis sõitis „Renault" auto osalt 147 km. kiirusega, 100—120 oli suuremalt jaolt kiirus. Tee kuni Võnnuni 98 km. sõideti 1 tunniga, kuna 10 min. läks teel lahtikaevatud sillast ülepääsemiseks hädasilla abil. Kell ½3 jõuti Valka ja kell 5 sõideti Valgast edasi Pärnu, kuhu jõuti kella ½8. Pärnust algas reis Tallinna kell ½10, kuhu jõuti öösel kell ½1. Kilomeetrinäitaja näitas, et Riiast Võnnu, Volmari, Valga ja Pärnu kaudu Tallinna on 486 km., seega üle 100 km. tee pikem kui Pärnu, Heinaste, Lemsalu kaudu. „Renault" auto võit tõi hr. Klimbergile ja Eesti autoklu-



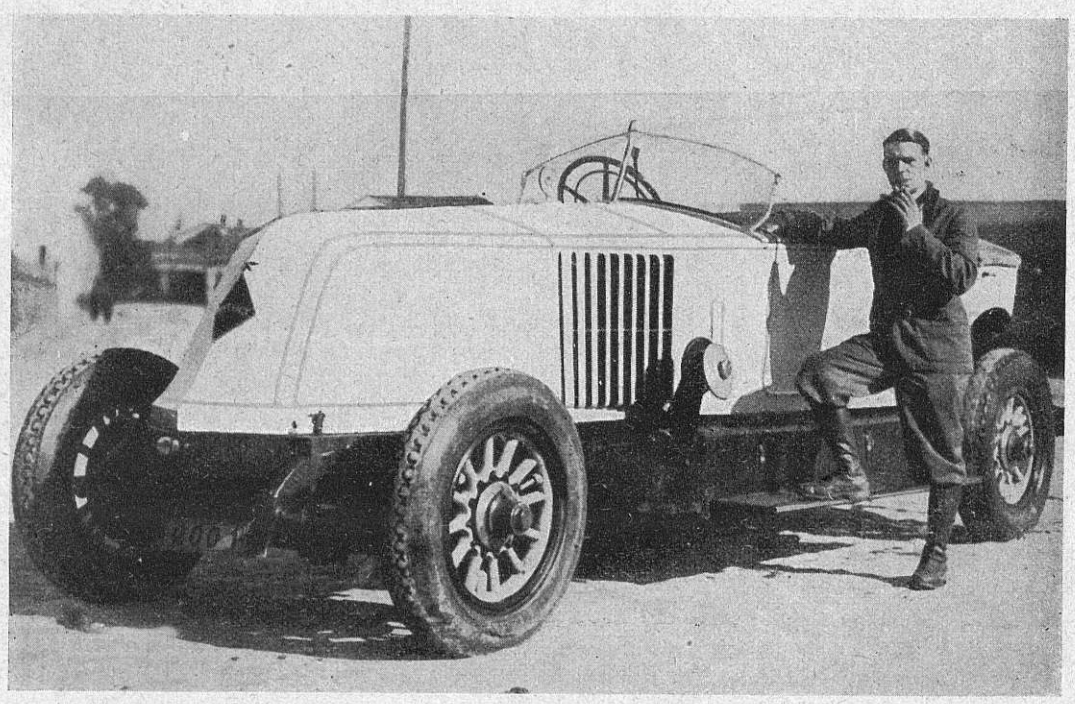
Buick 2-istm. startis.



Renault startis.



Alfa-Romeo startis.

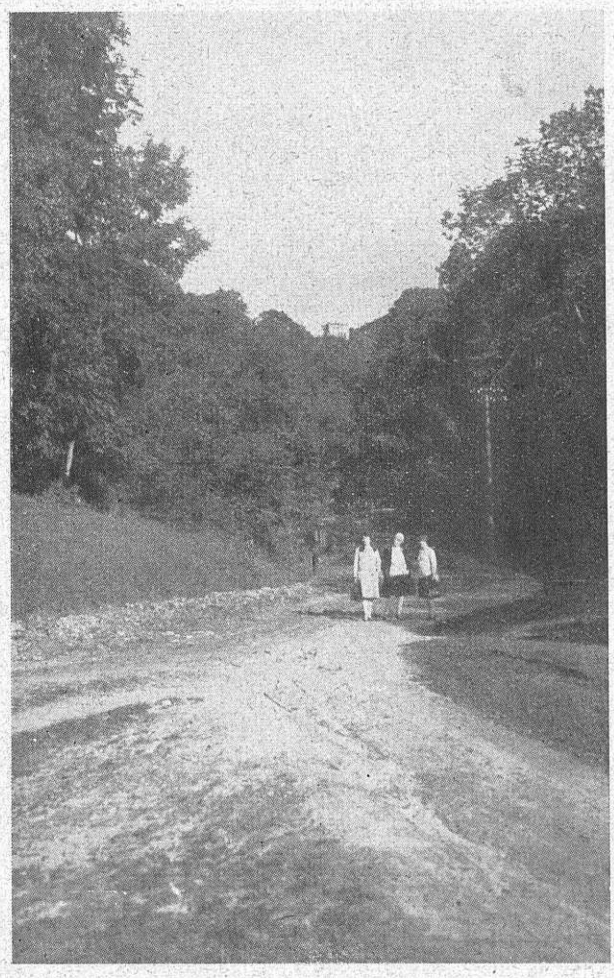


Eesti tuntud autosportlane Ed. Klimberg oma „Renault" autoga Riias võidusõidu valmis.

bile 5 esimest võitu ja ühe teise võidu. Võidud antakse kätte mõne aja pärast. Neid võite tuleb veel osalt kaitsta; tuleval suvel kujunevad võistlused Eestis ja Lätis veel kibedamaks ja huvitavamaks, sest nii hästi kaotajal kui ka võitjal on oma kavatsused, mida soovitakse teostada. Eesti autoklubi juhatus otsustas hr. Eduard Klimbergile tänu avaldada raske, kuid võidurikka edu eest autospordi alal. Oli ju tema läinud aastal Eesti autoklubi poolt korraldatud pikamaa võidusõidul esimese auhinna saaja, kuna Läti autoklubi favoriit „Alfa-Romeo" pidi leppima teise kohaga, kuid ta tuli lühikese maa sõidul Eestis esimesele kohale.

Olgu muu seas tähendatud, et Riias võidusõidul hr. Klimbergi auto oli varustatud „Castrol" õliga ja K. L. G. küünaldega. Vaata lähemalt firma Lionel Dektereffi kuulutus.

Läti autoklubi liikmete külaskäigu puhul Eesti auto-klubile 29. juulil 1927. a.



Segevoldi org. *(Foto Terras)*

Tahaks olla nali...

„Korras" auto.

Isand Rebane ostis tarvitatud auto, mis äsja kapitaalremondist tulnud. Firma, kes auto talle müüs, kiitis, et see olla kõigiti korras. Mõni päev hiljem toob aga isand Rebane auto müüjale tagasi.

„Mis sellega viga on?" — küsitakse.

„Vaadake!" — vastas autost äärmuseni tüdinenud isand — „See neetud värk pole sugugi korras. Iga pagana osa, mis tas ka ei ole, teeb päris põrgukära — signaal muidugi väljaarvatud. See kuramus vaikib nagu kala!"

Juhiga ei tohi kõnelda.

Farmer Smith on tulnud Chicagosse ja sõidab õhutrammis. Ta vahib hulk aega trammijuhi tegevust ja — hoolimata plakaadist juhi pea kohal, milles keelatakse trammijuhiga kõnelemast — lausub, oma pikaajalist kogemust oma „Fordi" juhtimises arvesse võttes, trammijuhile:

„Too teie töö pole suurem kunst — auto juhtimine on palju raskem."

„Soo!" — vastas trammijuht ja vahtis eesoleva järsu pöörangu poole. „Mis viga on juhtida autot tee peal, eriti veel kui sul on terve lai tee kasutada? Aga ma pean juhtima seda pika trammivagunite rongi siin kõrgel õhus mööda kahte kitsast roobast — ja see on juba raske kunst. Juhin ma oma rongi roobastelt välja, siis... Oh, ärge rääkige minuga!"

Farmer Smith katsus, et järgneval peatuskohal õhutrammi pealt maha sai. Vist kartis...